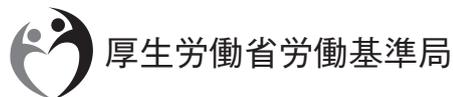


改善基準のポイント



はじめに

バス運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「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）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント

1

拘束時間・休息期間

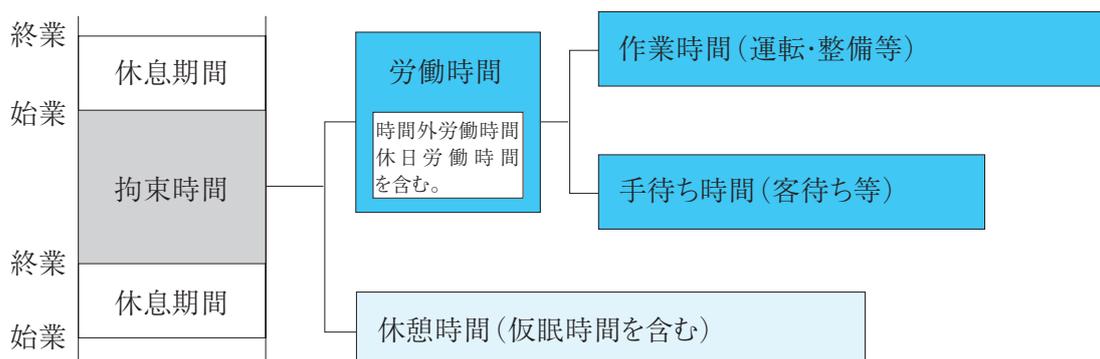
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



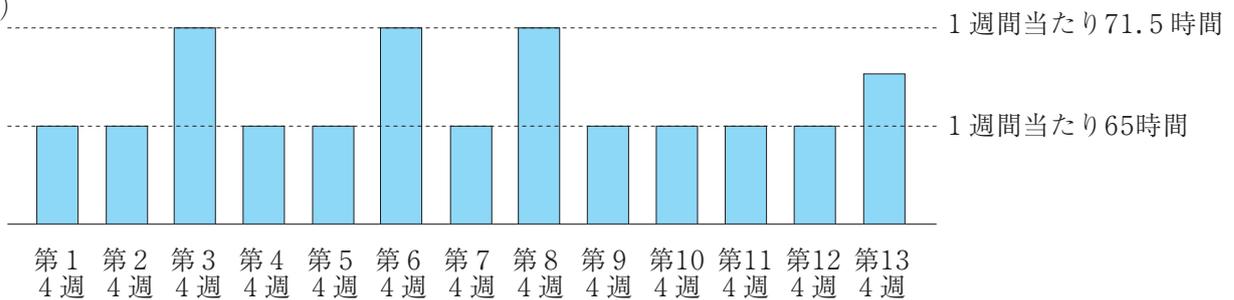
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。



(1) 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は以下のとおりです

- ① 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は原則として65時間が限度です。
- ② ただし、貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による労使協定(P10参照)を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間を71.5時間まで延長することができます(図1参照)。

(図1)



(労使協定で定める事項)

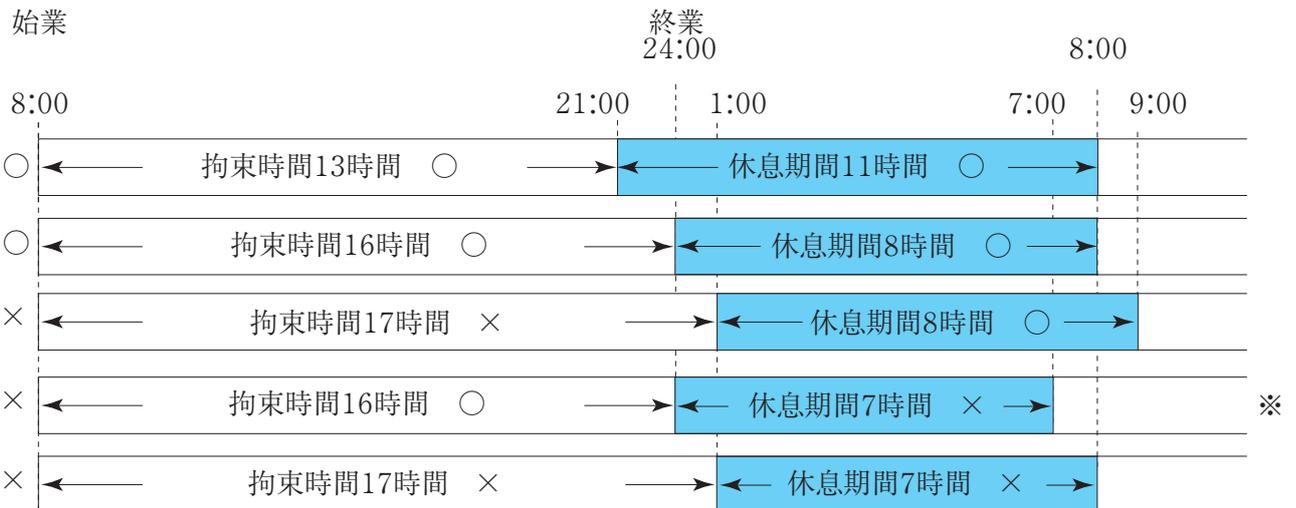
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日(始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ)の拘束時間は13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても16時間が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は継続8時間以上必要です。

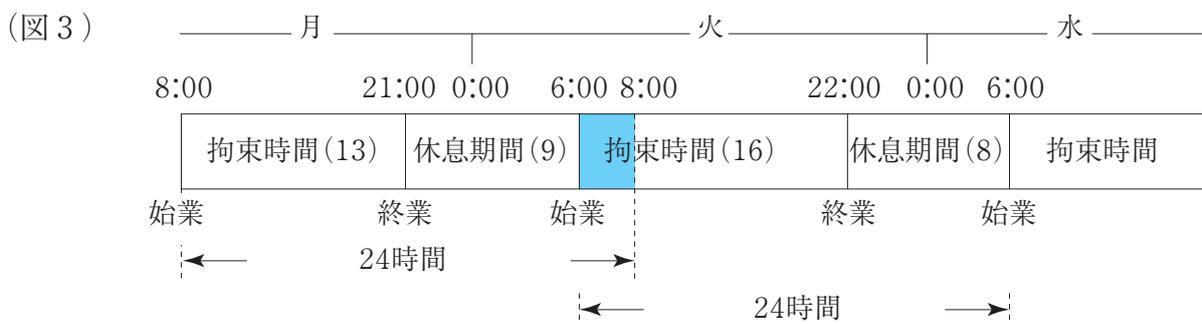
拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)となります(図2参照)。

(図2)



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 4週を平均した1週間当たりの拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間を与える場合（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例（フェリー乗船時間が2時間以上の場合であって、フェリー乗船時間のうち2時間を拘束時間として取り扱い、その他の時間を休息期間として取り扱う場合）は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 4週間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

・月曜日	始業8:00～終業21:00	13時間
・火曜日	始業6:00～終業22:00	16時間
⋮		⋮
合 計		A 時間

※ 4週間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 4週間の拘束時間の限度（原則65時間×4週＝260時間、労使協定があるときは（1）の②の条件下で286時間まで）であれば、改善基準告示を満たしています。

② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、**始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間**によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア	月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間		
	・月曜日 始業 8:00～終業21:00	13時間	} 拘束時間 15時間
	・火曜日 始業 6:00～8:00	2時間	
	・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間	休息期間 9時間
イ	火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間		
	・火曜日 6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
	・火曜日 22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように、翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

(4) 1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運行は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

(図4)

〈例1〉○

	0:00	8:00	24:00
月	[休日 拘束時間(16)]		
	0:00	8:00	24:00
火	[休息(8) 拘束時間(16)]		
	0:00	8:00	23:00
水	[休息(8) 拘束時間(15) 休息]		
	0:00	8:00	23:00
木	[休息(9) 拘束時間(15) 休息]		
	0:00	8:00	21:00
金	[休息(9) 拘束時間(13) 休日]		
	0:00	24:00	
土	[休日]		
	0:00	24:00	
日	[休日]		

〈例2〉○

	0:00	8:00	24:00
月	[休日 拘束時間(16)]		
	0:00	8:00	24:00
火	[休息(8) 拘束時間(16)]		
	0:00	8:00	21:00
水	[休息(8) 拘束時間(13) 休息]		
	0:00	6:00 8:00	21:00
木	[休息(9) (2) 拘束時間(13) 休息]		
	0:00	8:00	21:00
金	[休息(11) 拘束時間(13) 休日]		
	0:00	24:00	
土	[休日]		
	0:00	24:00	
日	[休日]		

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

上の〈例1〉及び〈例2〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻6:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

月	0:00	8:00	24:00
	休日	拘束時間(16)	
火	0:00	8:00	24:00
	休息(8)	拘束時間(16)	
水	0:00	8:00	24:00
	休息(8)	拘束時間(16)	
木	0:00	8:00	23:00
	休息(8)	拘束時間(15)	休息
金	0:00	8:00	21:00
	休息(9)	拘束時間(13)	休日
土	0:00	24:00	
	休日		
日	0:00	24:00	
	休日		

〈例4〉×

月	0:00	8:00	24:00	
	休日	拘束時間(16)		
火	0:00	8:00	24:00	
	休息(8)	拘束時間(16)		
水	0:00	8:00	22:00	
	休息(8)	拘束時間(14)	休息	
木	0:00	6:00	8:00	21:00
	休息(8)	(2)	拘束時間(13)	休息
金	0:00	8:00	21:00	
	休息(11)	拘束時間(13)	休日	
土	0:00	24:00		
	休日			
日	0:00	24:00		
	休日			

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いは以下のとおりです

休息期間については、運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めてください。

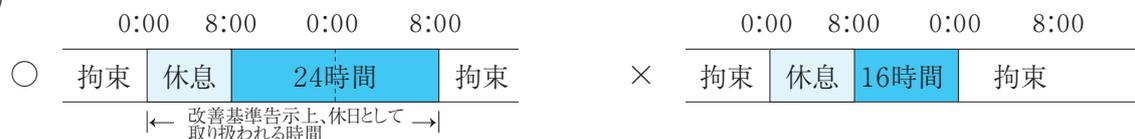
(6) 休日の取扱いは以下のとおりです

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、**30時間以上の連続した時間**を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は、連続24時間以上あれば差し支えありません。

(1) 1日の運転時間は2日（始業時刻から起算して48時間をいいます。以下同じ）平均で9時間が限度です

1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

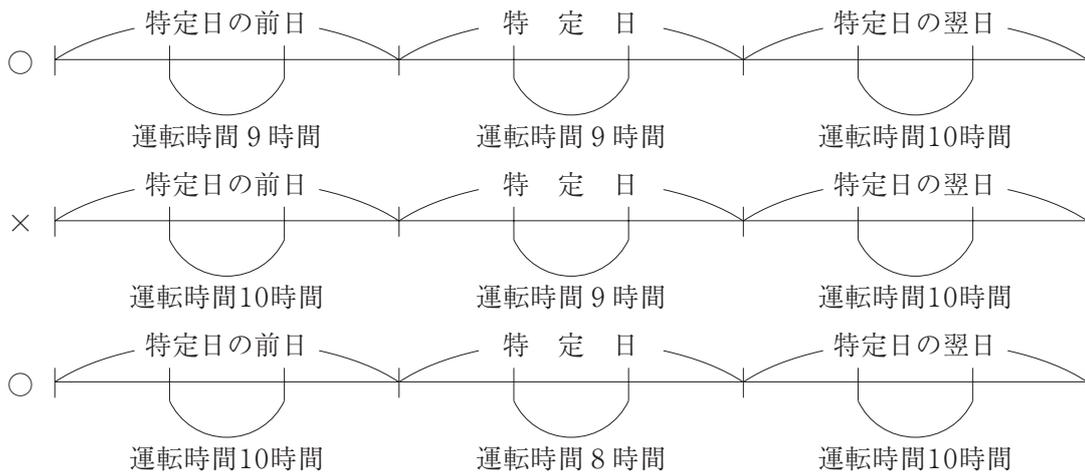
$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間}) + (\text{特定日の運転時間})}{2} \text{ と、}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間}) + (\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。

これを図示すると図6のようになります。

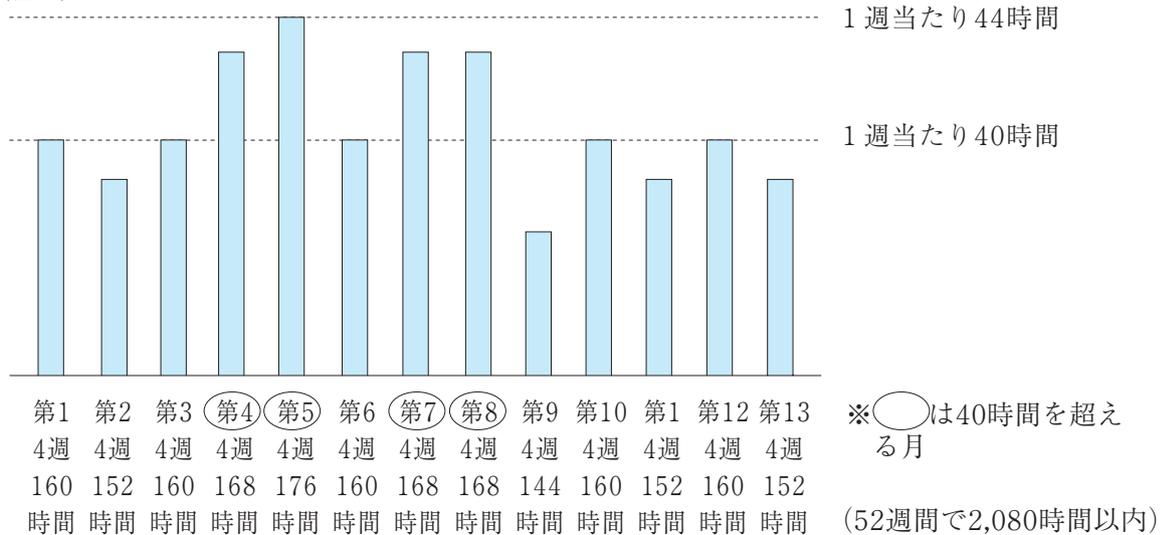
(図6)



(2) 4週間を平均した1週間当たりの運転時間の限度は以下のとおりです

- ① 4週間を平均した1週間当たりの運転時間は原則として40時間が限度です。
- ② 貸切バスを運行する営業所において運転の業務に従事する者、貸切バスに乗務する者及び高速バスの運転者について、書面による**労使協定**(P10参照)を締結した場合には、52週間のうち16週間までは、52週間の運転時間が2,080時間を超えない範囲内において、4週間を平均した1週間当たりの運転時間を**44時間まで**延長することができます(図7参照)。

(図7)



(労使協定で定める事項)

- ・ 協定の適用対象者
- ・ 4週間を平均した1週間当たりの運転時間が40時間を超えることとなる「4週間」及びその「4週間」における1週間当たりの運転時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(3) 連続運転時間は4時間が限度です

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して**30分以上**の休憩等を確保してください(図8参照)。

(図8)



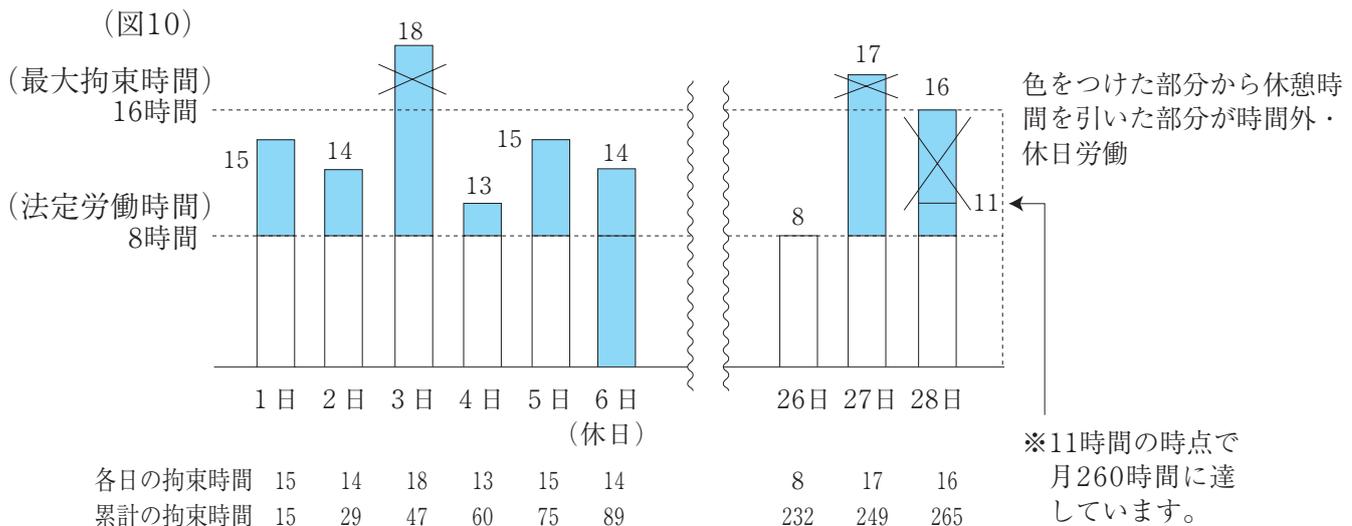
ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、**少なくとも1回につき10分以上**としたうえで分割することもできます(図9参照)。

(図9)



(1) 時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、4週間の拘束時間（原則260時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で286時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P11参照）を労働基準監督署へ届け出てください。



※この図は、4週間を平均した1週間当たりの拘束時間が65時間で、変形労働時間制が採用されていない場合のものであります。

(2) 休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

(1) 休息期間分割の特例があります

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合(ただし、車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る)においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

(4) フェリーに乗船する場合の特例があります

運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間のうち2時間(フェリー乗船時間が2時間未満の場合には、その時間)については拘束時間として取り扱い、その他の時間については休息期間として取り扱います。

フェリー乗船時間が2時間を超える場合には、上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間(2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間)から減じることができます。

ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送
事業に従事する自動車運転者の4週間を平均し1週
間当たりの拘束時間の延長に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇
〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善の
ための基準」第5条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、
下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バス運転の業務に従事する者とする。
- 2 本協定により拘束時間を延長する4週間は、5月27日から6月23日までの
4週間、8月19日から9月15日までの4週間、10月14日から11月10日まで
の4週間、3月3日から3月30日までの4週間とし、それぞれの4週間の1週
間当たりの拘束時間は、5月27日から6月23日までの4週間は71.5時間、8
月19日から9月15日までの4週間は71.5時間、10月14日から11月10日まで
の4週間は70時間、3月3日から3月30日までの4週間は67.5時間とする。
- 3 本協定の有効期間は、平成27年4月1日から平成28年3月31日までと
する。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前ま
でに協議を行い、変更を行うものとする。

平成27年3月28日

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)
〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送
事業に従事する自動車運転者の4週間を平均し1週
間当たりの運転時間の延長に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇
〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、「自動車運転者の労働時間等の改善の
ための基準」第5条第1項第4号ただし書きの規定に基づき、運転時間に関し、
下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貸切バス運転の業務に従事する者とする。
- 2 本協定により運転時間を延長する4週間は、6月24日から7月21日までの
4週間、7月22日から8月18日までの4週間、9月16日から10月13日まで
の4週間及び10月14日から11月10日までの4週間とし、それぞれの4週間の
1週間当たりの運転時間は、6月24日から7月21日までの4週間は42時間、
7月22日から8月18日までの4週間は44時間、9月16日から10月13日まで
の4週間は42時間、10月14日から11月10日までの4週間は42時間とする。
- 3 本協定の有効期間は、平成27年4月1日から平成28年3月31日までとす
る。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前ま
でに協議を行い、変更を行うものとする。

平成27年3月28日

〇〇バス労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
(〇〇バス株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印)
〇〇バス株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働 に関する協定届 (例)
休日労働

様式第9号 (第17条関係)

事業の種類		事業の名称		事業の所在地(電話番号)			
一般貸切旅客自動車運送事業		〇〇バス株式会社		〇市〇町〇丁目〇〇番地(00-0000-0000)			
① 下記②に該当しない労働者	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定労働時間	延長することができる時間		期間
					1日	1日を超える一定の期間 (起算日)	
② 1年単位の变形労働時間制 により労働する労働者	同上	同上	同上	1週40時間 1日8時間	別添協定書記載のとおり		平成27年4月1日から 平成28年3月31日まで
				1週30時間 1日8時間	同上		同上
休日労働をさせる必要のある具体的事由		業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定休日	労働させることができる休日並び に始業及び終業の時刻		期間
需要の季節的な増大等に対処するため(詳細は別添協定書記載のとおり)		別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	毎週2日 国民の休日	別添協定書記載のとおり		平成27年4月1日から 平成28年3月31日まで

協定の成立年月日 平成27年3月28日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
職名 〇〇バス労働組合 [又は 〇〇課 〇〇係 〇〇]
氏名 〇〇〇〇

協定の当事者(労働者の過半数を代表する者の場合)の選出方法(投票による選挙) ※協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

平成27年3月31日

〇〇労働基準監督署長殿 使用 職名 代表取締役 氏名 〇〇〇〇 (印)

時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇バス株式会社代表取締役〇〇〇〇(以下「甲」という。)と〇〇バス労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇バス株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間(1週40時間、1日8時間)並びに変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間における労働(以下「時間外労働」という。)及び労働基準法に定める休日(毎週1日又は4週4日)を超える労働(以下「休日労働」という。)に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わずよう努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数(満18歳以上の者)	延長することができる時間			期間
			1日	1日を超える一定の期間(起算日)	1年(1箇月)(4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	自動車運転者	24	5	24	50	平成27年4月1日から平成28年3月31日まで
	バスガイド	2	4	/	45	同上
	自動車整備士	3	4	/	45	同上
	経理事務員	2	4	/	45	同上
② 1年単位の变形労働時間制により労働する労働者	自動車運転者	10	5	24	48	平成27年4月1日から平成28年3月31日まで
	バスガイド	2	3	/	42	同上
	自動車整備士	4	3	/	42	同上
	経理事務員	2	3	/	40	同上

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に定める4週間にわたる拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させられることのできる休日並びに始業及び終業の時刻	期間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	38	<ul style="list-style-type: none"> ・法定休日のうち、2週を通じ1回 ・始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。 	平成27年4月1日から平成28年3月31日まで
	バスガイド	6	<ul style="list-style-type: none"> ・法定休日のうち、4週を通じ2回 ・始業時刻 午前8時 ・終業時刻 午後5時 	平成27年4月1日から平成28年3月31日まで
決算の事務、期末の精算事務のため	経理事務員	6		

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める4週間にわたる拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもつて、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1箇月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成27年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成27年4月1日から平成28年3月31日までとする。

平成27年3月28日

〇〇バス労働組合
 執行委員長 〇〇〇〇 印
 [〇〇バス株式会社
 労働者代表 〇〇〇〇 印]
 〇〇バス株式会社
 代表取締役 〇〇〇〇 印

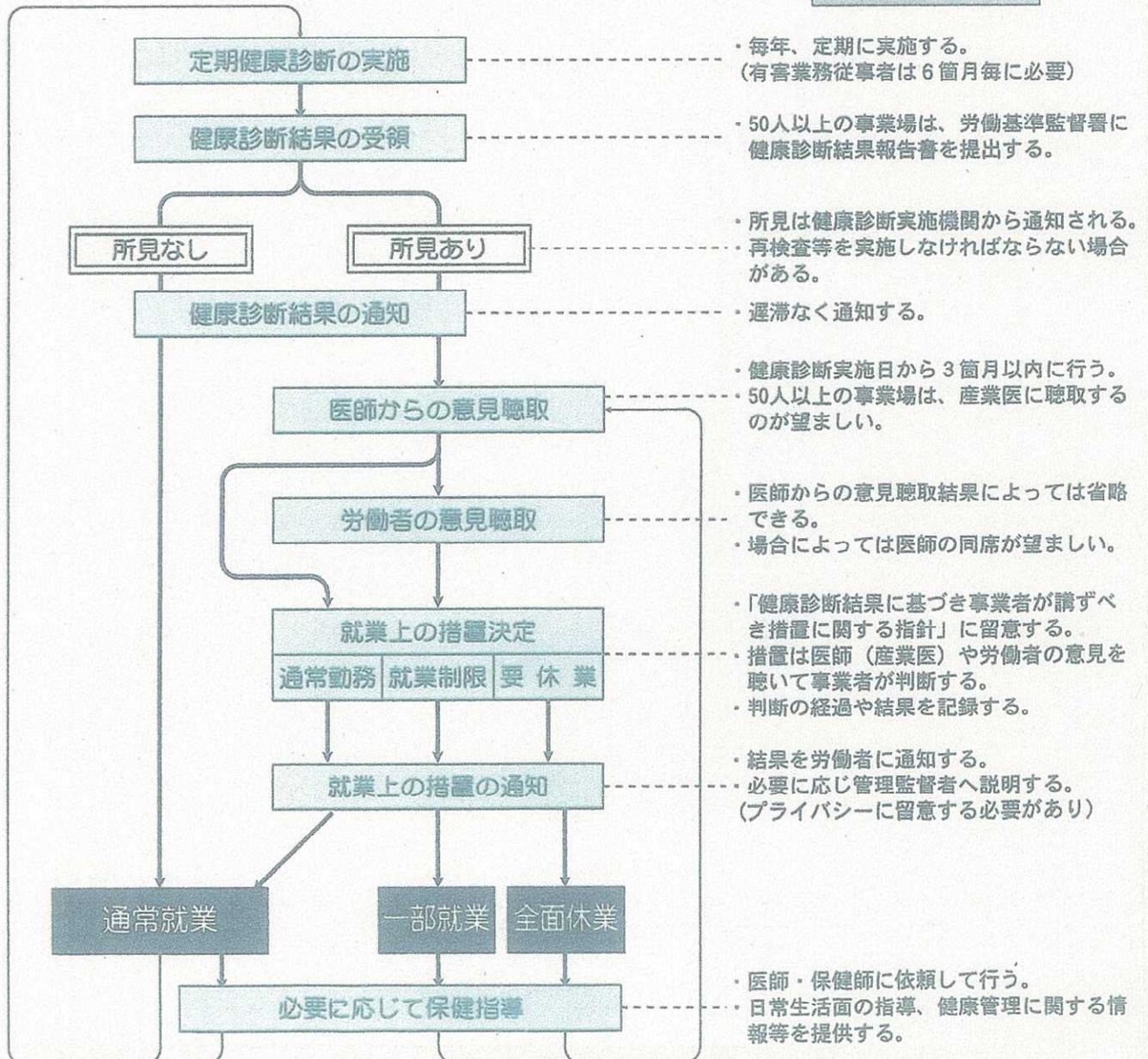
【ワンポイント解説】

意見の聴取については、労働者の健康管理等を行うのに必要な医学に関する知識を有する医師等から意見を聴くことが適当なので、産業医の選任義務のない事業場においては、労働者の健康管理等の相談などに応ずる「千葉産業保健推進センター」または「各地域産業保健センター」をご利用ください。

健康診断と事後措置の流れ

健康診断の目的は、健康障害や疾病を早期に発見するだけでなく、職場における有害な諸因子を発見して作業管理や作業環境管理を見直すとともに、発見された健康異常者や疾病者に対し病勢増悪を防ぐためや適正医療のための事後措置を行って、労働者が常に健康で働けるようにすることです。医師の意見を聴いて必要な措置を講じましょう。

図の説明



スキーツアーバス 事故等を踏まえた 事故防止に関する 緊急講習会

平成28年2月10日
(水)



国土交通省

千葉運輸支局

目次

1. 貸切バスの安全確保の徹底について
(関自保第375号の3 平成28年1月16日)
..... 1
2. 事業用自動車の緊急点検の実施及び保守
管理の徹底について
(国自整第321号の4 平成27年12月25日)
..... 2
3. バスの車両火災事故防止の徹底について
(関自保第335号 平成28年1月4日)
..... 5
4. バス運転者の健康起因事故防止の徹底に
ついて
(国自安第240号の2 平成28年1月25日)
..... 6

5. (プレス発表)軽井沢スキーバス事故を受けた緊急対策について
.....9
6. 貸切バスのシートベルトの着用徹底について
(関自保第405号 平成28年2月3日)
.....10
7. 運転者に対する運転技能の指導の徹底について
(関自保第406号 平成28年2月3日)
.....15
8. 貸切バスの安全確保の再徹底について
(関自保第407号 平成28年2月3日)
.....16
9. 運行管理業務の適正な遂行について
.....19

関自保第375号の2
平成28年1月16日

貸切バス事業者各位

関東運輸局長

貸切バスの安全確保の徹底について

1月15日（金）午前1時59分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号線において貸切バスが対向車線をはみ出して崖下に転落し、14名が死亡し、27名が負傷するという誠に痛ましい事故が発生しました（15日17時現在）。

輸送の安全の確保は、自動車運送事業者の最大の使命であり、このような事故は国民の生命、身体及び財産を害するとともに、運送事業そのものの社会的信頼を大きく失墜させるものであり、誠に遺憾であります。

このため、貸切バス輸送の安全確保の徹底を図り、利用者の信頼回復に万全を期すため、安全対策及び事故防止の徹底をお願いします。

なお、徹底にあたっては特に下記により実施願います。

記

1. 運行管理業務を再確認し、安全確保の原点に立った確実な運行管理を実施すること。特に次に掲げる事項を適切に実施すること。
 - (1) 確実に点呼を実施すること
 - (2) 乗務員の健康状態、過労状態の確実な把握に努めること
 - (3) 適切な運行計画を作成し、確実に指示すること
2. 乗車中のシートベルトの使用等、乗客の安全確保を図るための周知事項を再徹底すること。
3. 運行にあたっては、車両の点検整備を確実に実施するとともに、乗務員に対して制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令遵守の徹底を図るなど、安全の確保を最優先するよう関係者に徹底すること。

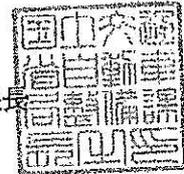


別添3

国自整第321号
平成27年12月25日

公益社団法人 日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長



事業用自動車の緊急点検の実施及び保守管理の徹底について

標記については、平成26年3月7日付け国自整第365号「事業用自動車の保守管理の徹底について」及び平成26年11月21日付け国自整第225号「事業用自動車の緊急点検の実施について」により、高速乗合バス等の事業用自動車を運行する自動車運送事業者などに対して、車枠・車体の腐食に関する事故再発の防止を図っているところです。

また、三菱ふそうトラック・バス株式会社では、車枠・車体の腐食に関し、バス車両床下の防錆点検と補修要領等を取りまとめホームページ上で公表するとともに、同社製の大型バス（MS型、MM型）の使用者に対してダイレクトメールや電話等により点検整備の必要性について説明してきたところであり、今後、中型バス（MK型、MJ型）についても同様の措置を講じる予定となっています。

しかしながら、平成27年11月12日に宮城県内の東北縦貫自動車道において、東北運輸局管内の貸切バス（三菱・KL-MS86MP（平成16年式））がハンドル操作不能となり、中央分離帯に衝突し、乗客7名が負傷する事故が発生しました。事故原因については、現在調査中ですが、車枠の主要骨格部分の腐食によりハンドル操作が不能となった可能性が考えられるところです。

当該事故を受け、東北運輸局では、別添1のとおり管内運輸支局を通じて、管内自動車運送事業者に対し、事業用自動車（バス）の緊急点検の実施及び保守管理の徹底を図るよう通知したところです。

これまで、車枠・車体の保守管理についての注意喚起をしていたにもかかわらず、当該事故車両の車枠・車体は別添2のとおりに著しい腐食が見られ、同種の事故が再発したことは誠に遺憾であります。

つきましては、同種事故の再発防止を図るため、下記により車枠・車体の腐食に関する緊急点検を実施し、必要な防錆措置又は整備を行う等、事業用自動車の保守管理について徹底を図るよう貴会傘下会員の自動車運送事業者等に周知して頂きますようお願いいたします。

なお、本件については、別添3及び別添4のとおり地方運輸局自動車技術安全部長及び沖縄総合事務局運輸部長に通知したので申し添えます。

記

1. 事業用自動車の下回りの主要骨格部分を含む自動車部品を点検ハンマーによる打音検査等によるほか、各自動車メーカーが提供している情報を参考に腐食の有無等について点検を行うこと。
2. 点検の結果、腐食が疑われる場合には、整備の必要性について整備工場等に相談し、必要な防錆措置又は整備を行うなど適切に対処すること。

【参考】三菱ふそうトラック・バス株式会社ホームページURL

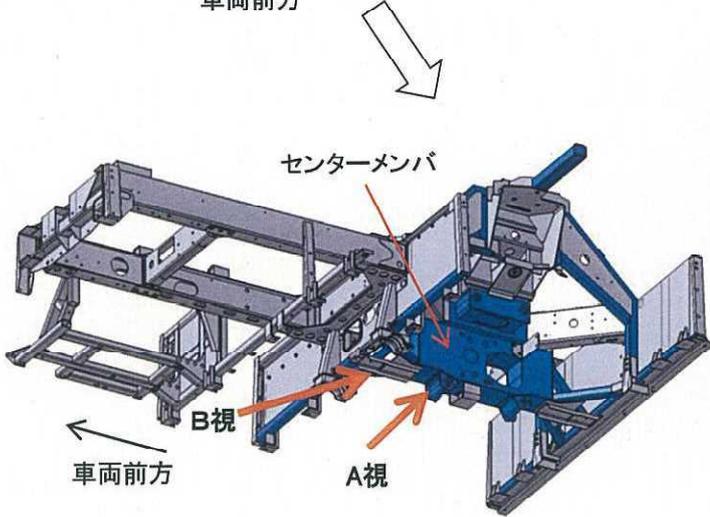
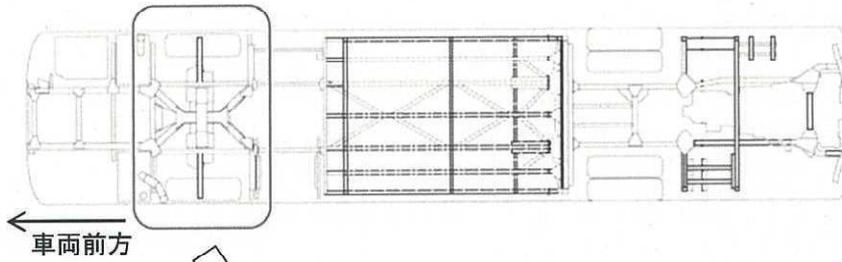
○三菱ふそうバス車両床下の防錆点検と補修要領

http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/bus_underfloor/pdf/150401_BusUnderFloorMaintenance.pdf

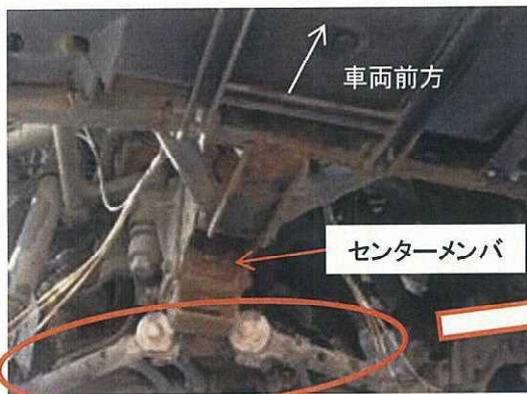
○バスのフレームを錆から守る整備術

http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/bus_underfloor/index.html
http://www.mitsubishi-fuso.com/jp/information/bus_underfloor/pdf/150223_ForUserBusUnderFloorMaintenance.pdf

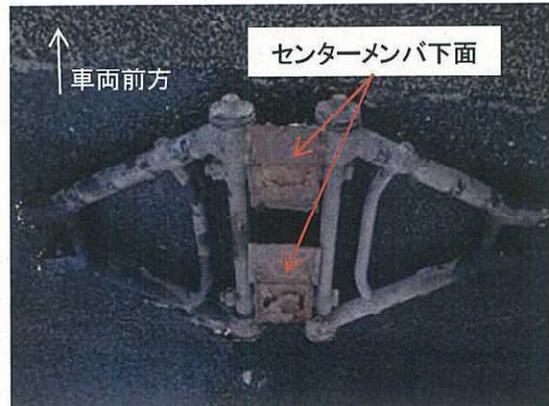
【事故車の状況】



A視:センターメンバ側面視



B視:センターメンバ車面前方下面視



※ロアアームを車両から取り外した状態

三菱ふそうトラック・バス株式会社

関自保第355号
平成28年1月4日

各運輸支局長 殿

自動車技術安全部長
(公印省略)

バスの車両火災事故防止の徹底について

標記について、自動車局安全政策課長から別添（平成27年12月30日付け国自安第228号の2）のとおり通達があり、この内1件の火災事故については、当局管内の事業者の貸切バスが停車中に車内の天井付近から出火したものである。また、当局管内のバス車両の火災事故については、昨年14件※発生しており、7件であった一昨年を大きく上回っている状況にある。

同種事故の防止については、従来から機会あるごとに注意喚起を図ってきたところであるが、引き続き、日常点検整備及び定期点検整備を確実に実施するなど、車両火災事故防止の徹底を図り、輸送の安全確保に万全を期すよう、貴支局管内の関係事業者に対し指導するとともに周知徹底を図られたい。

※ 平成28年1月3日までに自動車事故報告規則（昭和26年12月20日運輸省令第104号）に基づく報告があったもの。

国自安第240号の2
平成28年1月25日

関東運輸局長 殿

国土交通省自動車局長
(公 印 省 略)

バス運転者の健康起因事故防止の徹底について

運転者の健康状態に起因する事故の防止については、従来から機会あることに指導してきたところであるが、今月に入り、運転者の健康状態に起因すると思われる事故が相次いで発生した。

幸い、乗客や歩行者に死傷者は生じなかったものの、一つ間違えれば大事故になりかねない状況が生じたところであり、安全の確保が全てに優先されるべき公共交通機関において、このような事態が生じたことは誠に遺憾である。

このため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」等の運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策の再徹底が図られるよう、関係事業者に対し指導されたい。

なお、本件について、別紙のとおり公益社団法人日本バス協会会長に対し通知したので申し添える。

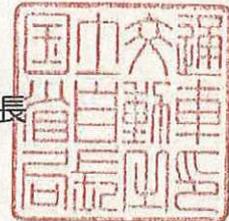




国自安第240号
平成28年1月25日

公益社団法人日本バス協会会長 殿

国土交通省自動車局長



バス運転者の健康起因事故防止の徹底について

運転者の健康状態に起因する事故の防止については、従来から機会あるごとに指導してきたところであるが、今月に入り、運転者の健康状態に起因すると思われる事故が相次いで発生した。

- ① 東京都小金井市における乗合バス事故（1月7日）
- ② 兵庫県淡路市の神戸淡路鳴門道における貸切バス事故（1月17日）
- ③ 宮城県仙台市における乗合バス事故（1月22日）

幸い、乗客や歩行者に死傷者は生じなかったものの、一つ間違えれば大事故になりかねない状況が生じたところであり、安全の確保が全てに優先されるべき公共交通機関において、このような事態が生じたことは誠に遺憾である。

このため、改めて貴協会傘下会員に対し、改めて下記の内容をはじめとした「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」等の運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策の再徹底を図られたい。

記

1. 定期健康診断による疾病の把握

定期健康診断において、要再検査や要精密検査、要治療の所見がある場合には、当該運転者に医師の診断または治療させ、その結果（医師からの乗務に係る意見）を把握す

ること。

2. 就業上の措置の決定

上記1における医師からの意見等を勘案し、当該運転者における就業上の措置（業務負担の軽減、業務転換、乗務の継続／中止等の措置）を講じること。

乗務の軽減や転換などの措置を行った場合には、当該運転者に対して、医師等による改善指導又は保健指導を受けさせ、健康状態を継続的に把握すること。

3. 乗務前点呼における乗務判断

乗務前の点呼において、事業用自動車の運転者の健康管理マニュアルに定められている判断目安に基づき、運転者が安全に乗務できる健康状態かどうかを判断し、乗務の可否を決定すること。

4. 乗務中の判断・対処

乗務中に、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある一定の病気等に係る前兆や自覚症状等が現れた場合には、運転者は無理に運転を継続せずに、近くの駐車場やサービスエリア・パーキングエリア等にて休憩を取り、速やかに運行管理者等に報告するよう指導すること。

また、実際に体調が悪化した場合、または、急を要する脳・心臓疾患の前兆や自覚症状が現れた場合には、即座に運転を中止し、車両を安全な場所に停車させるなどして安全を確保し、速やかに運行管理者等に報告するよう指導すること。

5. 平時からの健康増進

上記4点のほか、運転者の疾病の発症や健康状態の悪化につながる過労等をできるだけ引き起こさないためには、産業医やヘルスケア機器、各種スクリーニング検査等を活用した健康状態の確認と、働く人それぞれの状況に応じたきめ細やかな労務管理に努められたい。

また、運転者が自主的に疾病・過労を申告し、安心して治療し現場復帰できるような社内環境・雇用環境の整備に努められたい。

以上



平成28年2月3日
自動車局安全政策課

軽井沢スキーバス事故を受けた緊急対策について

本年1月15日（金）、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号線碓氷バイパスにおいて、貸切バスが反対車線を越えて道路右側に転落、乗員・乗客15名が死亡し、乗客26名が負傷するという重大な事故が発生しました。

バス輸送の安全確保の徹底を図り、安全・安心の回復を図るため、下記について緊急対策を講じることとし、本日、別紙のとおりバス事業者に対して要請したのでお知らせいたします。

記

- ・ 貸切バスのシートベルトの着用徹底について（別紙1）

※ 警察庁との同時プレス

- ・ 運転者に対する運転技能の指導の徹底について（別紙2）
- ・ 貸切バスの安全確保の再徹底について（別紙3）

【問い合わせ先】

自動車局安全政策課 三浦（別紙1・2関係）

黒崎（別紙3関係）

TEL：03-5253-8111（代表）内線 41623・41624

03-5253-8566（直通）

FAX：03-5253-1636

(別紙 1)

関自保第405号の2
関自旅一第1510号の2
関自監旅第360号の2
平成28年2月3日

貸切バス事業者各位

関東運輸局
自動車技術安全部長
自動車交通部長
自動車監査指導部長
(公印省略)

貸切バスのシートベルトの着用徹底について

本年1月15日、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号線碓氷バイパスにおいて、貸切バスが反対車線を越えて、道路右側に転落、乗員・乗客15名が死亡し、乗客26名が重軽傷を負うという重大な事故が発生しました。

本件事故の発生要因等については長野県警察において現在捜査中ではありますが、本件に関連する報道では、この種の貸切バス等では、乗客がシートベルトを着用していないことが多いとの指摘がなされているところであります。

シートベルトの着用は、衝突時の被害を軽減したり、車外放出の危険性を低くする等、死亡事故防止に効果があり、また、道路交通法（昭和35年法律第105号）において全ての座席においてシートベルトを着用させるよう運転者に義務付けられているところでありますが、今般改めて下記事項について徹底に願います。

記

- 1 乗客の安全を確保するため、次の事項について徹底すること。
 - (1) シートベルトを座席に埋没させないなど、シートベルトを乗客が常時着用することができる状態にしておくこと
 - (2) 別添リーフレットの座席ポケットへの備付け等により乗客へのシートベルトの着用の注意喚起を行うこと
また、バス協会において配布しているステッカーや事業者が各自作成しているステッカーについても、座席に貼付するなど積極的に活用すること
 - (3) 車内放送等により乗客にシートベルトの着用を促すこと
 - (4) 発車前に乗客のシートベルトの着用状況を目視等により確認すること（交替運転者や添乗員の補助を得ることも可）

- 2 その他、待合室や営業所への備付け、安全キャンペーンでの街頭配布を始め、あらゆる機会を捉え、別添リーフレットを配布すること等により、シートベルト着用の励行を図ること。

- 3 乗務員に対し、適正にシートベルトを着用するよう指導すること。

バス乗車の際は
シートベルトを締めましょう

シートベルトを着用しないと、

高速道路で 約9倍

一般道路を含めると 約14倍

命の危険性が高まります!!



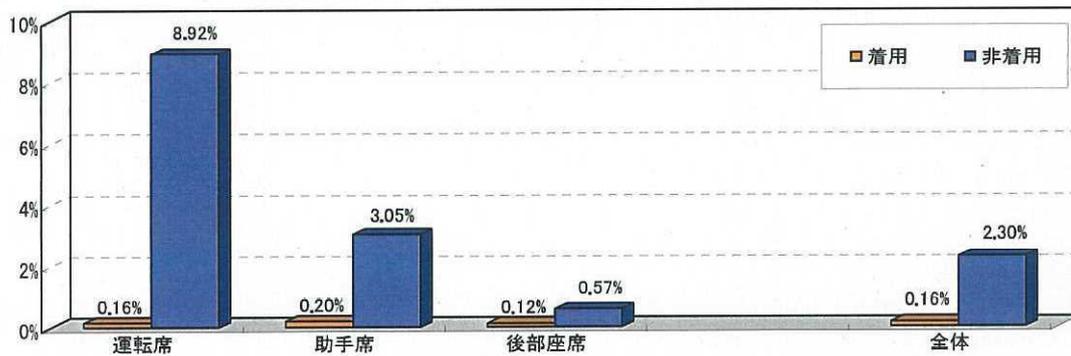
※ 出典:平成26年 交通事故統計(シートベルト着用有無別致死率)

◎ シートベルト非着用者の致死率は着用者の14倍

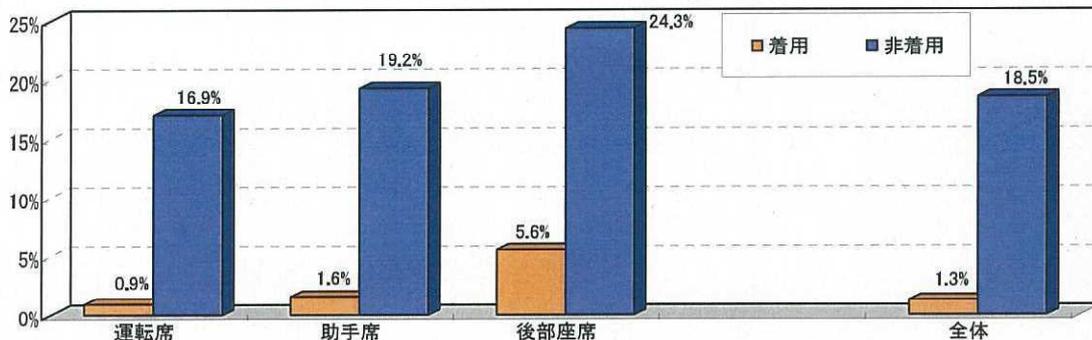
自動車乗車中のシートベルト(チャイルドシートを含む。)着用有無別の致死率をみると、非着用者の致死率は着用者の0.16%に対して14.3倍の2.30%となっており、これを座席位置別にみると、運転席：56.5倍、助手席：15.2倍、後部座席：4.8倍となっている。

自動車乗車中で車外放出(自動車乗車中の者が車内から車外へ放出された状態)になった場合の致死率は、自動車乗車中全体の致死率が0.29%であるのに対して145倍の42.14%である。自動車乗車中死者のうち、シートベルト非着用者が車外放出になった割合は、着用者の1.3%に対して14倍の18.5%であり、シートベルトの着用によって車外に放出される危険性が低くなる。

座席位置別・シートベルト着用有無別致死率(平成26年中)



座席位置別・シートベルト着用有無別死者の車外放出構成率(平成26年中)



○ 座席位置別・シートベルト着用有無別死傷者数(平成26年中)

座席位置別	着用有無別		死者数				死傷者数						
	着用	致死率	非着用	致死率	不明	計	致死率	着用／非着用	着用	着用者率	非着用	不明	計
運転席	544	0.16	437	8.92	43	1,024	0.29	56.5	344,694	98.3	4,901	1,205	350,800
車外放出	5	21.74	74	58.27	4	83	53.21	2.7	23	14.7	127	6	156
車外放出構成率	0.9	—	16.9	—	9.3	8.1	—	—	0.0	—	2.6	0.5	0.0
助手席	129	0.20	52	3.05	2	183	0.28	15.2	64,381	97.1	1,705	250	66,336
車外放出	2	28.57	10	45.45	0	12	38.71	1.6	7	22.6	22	2	31
車外放出構成率	1.6	—	19.2	—	0.0	6.6	—	—	0.0	—	1.3	0.8	0.0
後部座席	36	0.12	107	0.57	11	154	0.31	4.8	29,830	60.1	18,646	1,168	49,644
車外放出	2	20.00	26	28.89	1	29	28.16	1.4	10	9.7	90	3	103
車外放出構成率	5.6	—	24.3	—	9.1	18.8	—	—	0.0	—	0.5	0.3	0.2
その他	0	0.00	9	0.86	0	9	0.66	—	276	20.3	1,044	39	1,359
車外放出	0	—	2	22.22	0	2	22.22	—	0	0.0	9	0	9
車外放出構成率	—	—	22.2	—	—	22.2	—	—	0.0	—	0.9	0.0	0.7
計	709	0.16	605	2.30	56	1,370	0.29	14.3	439,181	93.8	26,296	2,662	468,139
車外放出	9	22.50	112	45.16	5	126	42.14	2.0	40	13.4	248	11	299
車外放出構成率	1.3	—	18.5	—	8.9	9.2	—	—	0.0	—	0.9	0.4	0.1

注1 シートベルト着用の有無については、事故後の聞き取り調査等による結果を基に集計したものである。

注2 「その他」とは、バスの後部座席にいる場合、バスの車内に立っている場合等をいう。

注3 致死率=死者数÷死傷者数×100

注4 着用者率=着用死傷者数÷死傷者数×100

注5 車外放出構成率=車外放出死(傷)者数:死(傷)者数×100

◎ 高速道路におけるシートベルト着用状況と車外放出の状況

自動車乗車中の致死率をシートベルト着用有無別にみると、着用者の0.50%に対して非着用者は9倍の4.70%となっている。また、自動車乗車中で車外放出になった場合の致死率は、自動車乗車中全体の致死率が0.80%であるのに対して、37倍の29.49%である。

さらに、自動車乗車中死者のうち、シートベルト非着用者が車外放出になった割合は、着用者の6.0%に対して5倍の32.1%であり、シートベルト着用によって車外に放出される危険性が低くなることを示している。

過去10年間の車外放出死者数の推移をみると、シートベルト着用者率が高くなるに連れて、車外放出死者は減少しており、シートベルト着用が死亡事故抑止に効果的であることを示している。

○ 高速道路における座席位置別・シートベルト着用有無別死傷者数（平成26年中）

座席位置別	着用有無別		死者数				死傷者数					
	着用	致死率	非着用	致死率	不明	計	致死率	着用	着用者率	非着用	不明	計
運転席	64	0.62	29	16.86	6	99	0.94	10,365	98.1	172	29	10,566
車外放出	2	25.00	7	43.75	1	10	40.00	8	32.0	16	1	25
車外放出構成率	3.1	—	24.1	—	16.7	10.1	—	0.1	—	9.3	3.4	0.2
助手席	12	0.33	2	3.03	0	14	0.38	3,619	98.0	66	7	3,692
車外放出	2	66.67	2	28.57	0	4	40.00	3	30.0	7	0	10
車外放出構成率	16.7	—	100.0	—	—	28.6	—	0.1	—	10.6	0.0	0.3
後部座席	7	0.28	18	2.22	0	25	0.74	2,495	74.3	811	53	3,359
車外放出	1	33.33	7	18.42	0	8	19.51	3	7.3	38	0	41
車外放出構成率	14.3	—	38.9	—	—	32.0	—	0.1	—	4.7	0.0	1.2
その他	0	0.00	4	5.06	0	4	2.80	60	42.0	79	4	143
車外放出	0	—	1	50.00	0	1	50.00	0	0.0	2	0	2
車外放出構成率	—	—	25.0	—	—	25.0	—	0.0	—	2.5	0.0	1.4
計	83	0.50	53	4.70	6	142	0.80	16,539	93.1	1,128	93	17,760
車外放出	5	35.71	17	26.98	1	23	29.49	14	17.9	63	1	78
車外放出構成率	6.0	—	32.1	—	16.7	16.2	—	0.1	—	5.6	1.1	0.4

- 注1 致死率＝死者数÷死傷者数×100
 2 着用者率＝着用死傷者数÷死傷者数×100
 3 車外放出構成率＝車外放出死（傷）者数÷死（傷）者数×100
 4 「その他」とは、バスの後部座席にいる場合等をいう。



○ 高速道路における車外放出死者数の推移（各年12月末）

区分	年											増減数	増減率	指数
	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年			
自動車乗車中死者数	258	216	205	193	142	123	133	152	158	159	142	-17	-10.7	55
車外放出死者数	54	55	41	43	31	20	28	31	29	30	23	-7	-23.3	43
車外放出死者数構成率	20.9	25.5	20.0	22.3	21.8	16.3	21.1	20.4	18.4	18.9	16.2	—	—	—
シートベルト着用者率	83.3	84.9	85.0	84.3	90.0	93.8	93.7	93.4	94.4	94.4	93.1	—	—	—

- 注1 増減数（率）は、平成25年と比較した値である。
 2 指数は、平成16年を100とした場合の平成26年の値である。
 3 シートベルト着用者率＝着用死傷者数÷死傷者数（自動車乗車中）×100

関自保第406号の2
関自旅一第1511号の2
関自監旅第361号の2
平成28年2月3日

貸切バス事業者各位

関東運輸局長

運転者に対する運転技能の指導の徹底について

本年1月15日、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号線碓氷バイパスにおいて、貸切バスが反対車線を越えて、道路右側に転落、乗員・乗客15名が死亡し、乗客26名が重軽傷を負うという重大な事故が発生しました。安全の確保が全てに優先されるべき公共交通機関において、このような事態が生じたことは誠に遺憾であります。

事故原因については、現在、警察において捜査中であり、また、事業用自動車事故調査委員会においても調査を実施しているところでありますが、事故時に運転していた運転者が大型バスの運転に不慣れであったことが一つの原因であったとの指摘もあります。

このため、バス輸送の安全確保の徹底を図り、安全・安心の回復に万全を期すため、改めて下記事項について徹底をお願いします。

なお、今般の事故を踏まえた再発防止策については、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において検討しているところであり、今後、追加的な対策を講じていくこともあり得ることを申し添えます。

記

- 1 新たに雇い入れた運転者であって、過去3年以内に同一の種類の事業の事業用自動車の運転者として選任されていた者についても、過去の経歴・運転経験を把握した上で、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、当該車種区分の事業用自動車を運転させ、添乗等により安全な運転方法を指導すること。
- 2 新たに雇い入れた運転者以外の運転者についても、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、必要に応じ、当該車種区分の事業用自動車を運転させ、添乗等により安全な運転方法を指導すること。
- 3 その際、添乗等による指導のほか、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法や、自動車安全運転センターや自動車教習所等の外部の専門的機関を積極的に活用するよう努めるとともに、「指導及び監督の実施マニュアル」(平成24年3月発行)を活用し、実効性のある指導・監督を実施すること。

(別紙 3)

関自保第407号の2
関自旅一第1512号の2
関自監旅第362号の2
平成28年2月3日

貸切バス事業者各位

関東運輸局長

貸切バスの安全確保の再徹底について

軽井沢スキーバス事故を受け、国土交通省は、全国の地方運輸局等において、貸切バスの出発時における街頭監査を緊急的に実施しているところであります。

1月29日現在、全国17カ所で監査を実施し、監査車両96台のうち45台に、法令違反又は法令違反の疑いが確認されています。これらの多くは、乗務員の過労運転防止のための遵守事項のチェックのために定められている運行指示書の記載不備、あるいは車内表示の不備等、いずれも基本的遵守事項であり、事故の再発防止の取り組みが行われている最中にもかかわらず、社会の信頼を揺るがす事態になっていることは誠に遺憾であります。

については、これらの法令違反の防止を徹底するため、街頭監査時に確認された違反の多い事項を中心に、事業者が注意すべき事項をとりまとめました。

出庫時には、運行管理者が、別紙を活用した最終確認を必ず行い、法令遵守を確実に履行することにより、輸送の安全確保の徹底に万全を期すようお願いいたします。

なお、運行指示書の一例を添付しますので、御承知おきください。

出庫時に最低限確認すべき事項（貸切バス）

確 認 事 項			チエック欄		
運 行 指 示 書	運行指示書を作成しているか		適	否	
	運行指示書を運転者に携行させているか		適	否	
	記 載 事 項 の 確 認	・ 運行の開始及び終了の地点及びその日時		適	否
		・ 乗務員の氏名		適	否
		・ 運行の経路、主な経由地における発車・到着の日時		適	否
		・ 旅客が乗車する区間		適	否
		・ 運行に際して注意を要する箇所の位置		適	否
		・ 乗務員の休憩地点及び休憩時間		適	否
		・ 乗務員の運転又は業務の交替の地点（交替がある場合）		適	否
		・ 睡眠に必要な施設の名称・位置		適	否
		・ 運送契約の相手方の氏名又は名称		適	否
・ その他必要な事項（該当がある場合）		適	否		
表 示 の 確 認	車 内	・ 事業者の氏名又は名称	適	否	
		・ 運転者その他乗務員の氏名	適	否	
		・ 自動車登録番号（ナンバー）	適	否	
	車 体	・ 使用者の氏名・名称又は記号	適	否	
		・ 「貸切」表示	適	否	
アルコール検知器を携行させているか（泊まり運行の場合）			適	否	
自動車検査証（車検証）が車両に備え付けられているか			適	否	
運転者の運転免許証を確認しているか			適	否	

確認者（運行管理者・補助者） 氏名

⑩

〔運行指示書の一例（貸切バス）〕

所長				副所長				主任				係長				平成 年 月 日					
運行指示書																主任		係長			
運行日		自平成 ○ 年 ○ 月 5 日(土)曜				目的地				万座スキー場				(経由)							
		自平成 ○ 年 ○ 月 6 日(日)曜																			
団体名 (ふりがな)		○ ○ 会 社				様				責任者				様 印							
所在地		板橋区坂下町 ○○-○-○								電話											
幹旋業者名		○ ○ ○ ○ 旅 行								電話担当者											
利用者別		会員、会社、招待客、宗教、政治、地域団体、同行グループ、学生(大、高、中、小、幼)身障、婦人 50名																			
利用目的		1. 観光遊覧 2. 慰安旅行 3. 見学会 4. 遠足ハイク 5. 修学旅行 6. 送迎 7. その他()																			
配車時分		23時 00分				出発時分				23時 30分				帰着予定				22時 00分			
配車場所(略図記入)				運行経路並びに経由地及びに発車・到着の日時								運行形態				使用車両					
				出庫地点:車庫 日時 ○月 5日 00時 00分 ↓ 都道○○号線 板橋 着:日時 ○月 5日 23時 00分 発:日時 ○月 5日 23時 30分 ↓ 都道○○号線一関越自動車道練馬IC 高坂SA 着:日時 ○月 6日 00時 00分 発:日時 ○月 6日 00時 00分 ↓ 関越自動車道 駒寄PA 着:日時 ○月 6日 00時 00分 発:日時 ○月 6日 00時 00分 ↓ 関越自動車道渋川伊香保IC→国道○○号線 到着地点:万座スキー場 日時 ○月 6日 00時 00分 出庫地点:万座スキー場 日時 ○月 6日 00時 00分 ↓ 国道○○号線一関越自動車道渋川伊香保IC 駒寄PA 着:日時 ○月 6日 00時 00分 発:日時 ○月 6日 00時 00分 ↓ 関越自動車道 高坂SA 着:日時 ○月 6日 00時 00分 発:日時 ○月 6日 00時 00分 ↓ 関越自動車道練馬IC→都道○○号線 板橋 着:日時 ○月 6日 22時 00分 発:日時 ○月 6日 00時 00分 帰庫地点:車庫 日時 ○月 6日 00時 00分								練馬○○あ○○○ (K○○○号車) 定員50人									
												日帰り									
												泊									
												夜行1泊									
												往復									
												片道									
旅客の乗車する区間				往路: 板橋 ~ 万座スキー場								復路: 万座スキー場 ~ 板橋									
総走行K		K				高速				K				運行に関する注意箇所							
						一般				K											
天候条件		雨天不問、小雨決行、雨天中止、雨天の際は○○時までには車庫に連絡																			
睡眠施設等		1日目: ○○旅館 (○○県○○市○○○1234)				2日目:				1. 道路状況 スキー場近辺スリップ注意											
		3日目:				4日目:				2. 踏切注意											
休憩地点		①		②		③		④		⑤											
休憩時間		①		②		③		④		⑤		3. 高速運行注意									
運転者		○○太郎																			
ガイド		○○花子																			
交替地																					
交替者																					
交替時間																					
追記事項		6. その他 チェーンの装着は早めに確実に																			
		その他運行の安全を確保するために必要な事項																			
運行に変更があった場合		変更内容																			
		変更理由																			
		指示をした運行管理者																			

・運送契約の相手方の氏名又は名称を記載しましょう！

・運行の開始及び終了の地点及び日時(泊まり運行の場合等車庫以外から出庫・帰庫する場合は、その場所を記載しましょう)
 ・運行の経路並びに主要な経由地における発車及び到着の日時を記載しましょう！

・旅客が乗車する区間を記載しましょう！

・運行に際して注意を要する箇所の位置を記載しましょう！

・睡眠に必要な施設の名称及び位置を記載しましょう！

・乗務員の休憩地点及び休憩時間を記載しましょう！

・乗務員の氏名を記載しましょう！

・乗務員の運転又は業務の交替の地点を記載しましょう！

・その他運行の安全を確保するために必要な事項を記載しましょう！

・運行の変更指示を行った場合に運転者に記載してもらいましょう！

関東運輸局ホームページのご案内

運行管理・整備管理の関係など
「事業用自動車の安全」
に関する情報はこちら

事業用自動車
安全情報

クリック



メールマガジン「事業用自動車安全通信」について

- 最近の事業用自動車に関係した事故の概要、通達の改正等について、週に1回程度配信。
- メールアドレスがあれば、誰でも無料で登録が可能。

千葉運輸支局ホームページからも登録可能

自動車安全総合情報(国交省HP)

- トップページ

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/index.html>

- 運転者の労務管理(過労防止・点呼等)

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/personnelmanagement.html>

- 運転者に対する教育/適性診断の受診

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03safety/instruction.html#press20120410>

千葉運輸支局ホームページからも閲覧可能

- 軽井沢スキーバス事故を受けた対策について

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000050.html

- 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

- バス乗車の際はシートベルトを締めましょう!

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000052.html

千葉運輸支局ホームページからも閲覧可能

1. 運行管理者の役割等

(1) 運行管理者の役割

(事業者に代わって)自動車輸送の安全運行の確保と交通事故の防止を図る

事業用自動車の安全確保に関する業務を行い、**交通事故を防止**していく使命と責任

事業者と運転者のパイプ役

ハンドルを握る運転者の声に耳を傾け、必要な場合は事業者に声を伝え、常に安全な職場環境を構築していく

絶えず運行管理業務の改善を図る

P・D・C・Aサイクルを取り入れ、現状の業務を常に分析し、他社の事例なども参考に事故防止に向けた体制づくりに努力する

6. 運行管理者の職務

道路運送法 第23条の5

運行管理者は、**誠実に**その業務を行わなければならない。

2 事業者は、運行管理者に対し、**第23条第2項の国土交通省令で定める業務**を行うため必要な権限を与えなければならない

道路運送法 第23条 第2項

運行管理者の業務の範囲(中略)は、**国土交通省令**で定める

運輸規則第48条に定める(1)~(20)

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (1)

運輸規則 第15条

事業用自動車(定員11人以上)に、次の各号に該当する場合、**車掌**を乗務させなければ、運行してはならない

- (1)ワンマン基準に適合していないもの
- (2)道路及び交通の状況並びに輸送の状態により運転上危険があるとき
- (3)旅客の利便を著しく阻害するおそれがあるとき

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (2)

運輸規則 第20条

天災その他の理由により輸送の安全に支障が生じるおそれがあるときは、乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のための措置を講じなければならない



6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (3)

第21条第1項の規定により定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること

運輸規則 第21条 第1項

事業者は、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第21条 (1)

具体的な基準は、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」(「**勤務時間等基準告示**」)(中略)とする

勤務時間等基準告示(通達(5))

(前略)「**自動車運転者の労働時間等の改善のための基準**」とする

→千葉労働局資料 参照

6. 運行管理者の職務

通達(5) 第5条

千葉労働局資料 参照

(一般乗用旅客自動車運送事業**以外**の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者の拘束時間等)

(1)拘束時間・・4週間を平均し週**65時間を超えないこと**
(特定運転者は、労使協定があれば

52週間のうち16週間までは週**71.5時間**)

(2)1日の拘束時間・・**13時間を超えないこと**
最大拘束時間**16時間**

(15時間超は週に2回以内)

(3)休息期間・・勤務終了後、**継続8時間以上**

通達(5) 第5条(つづき)

- (4) 運転時間・・・2日を平均し**1日当たり9時間**
4週間を平均し**1週間当たり40時間**
(例外的に1週間当たり44時間(労使協定必要))
(5) 連続運転・・・**4時間**を超えないこと

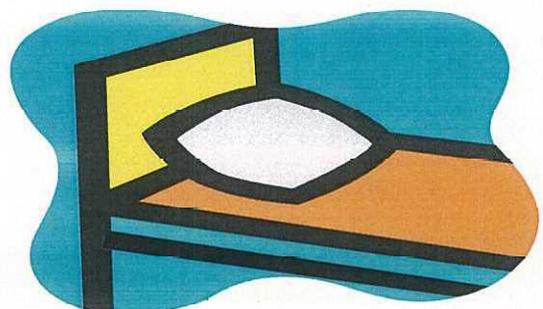
- 5 休日労働は、2週間のうち1回**を超えないこと

参照 青本P79～90「改善基準のポイント」(バス)

同じものが千葉運輸支局のホームページからダウンロード可能

運輸規則 第48条 (3)の2

第21条第2項の施設並
びに同条第3項の施設
を適切に管理すること



6. 運行管理者の職務

運輸規則 第21条 第2～3項

乗務員が有効に利用できるように、適切な場所に**休憩・睡眠・仮眠**に必要な施設を整備し、又は確保し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない



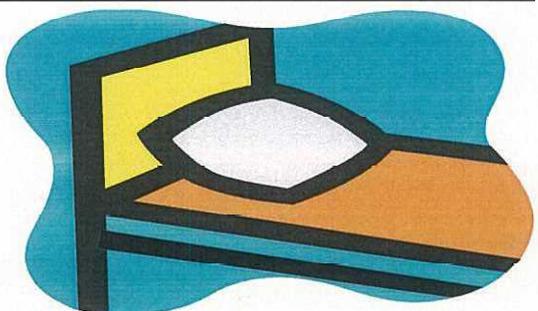
6. 運行管理者の職務

解釈運用 第21条 (3)①

次のいずれかに該当する施設は、「有効に利用することができる施設」に**該当しない例**とする

- イ. 乗務員が実際に休憩、睡眠又は仮眠を必要とする場所に設けられていない施設
- ロ. 寝具等必要な設備が整えられていない施設
- ハ. 施設・寝具等が、不潔な状態にある施設

これらはNG



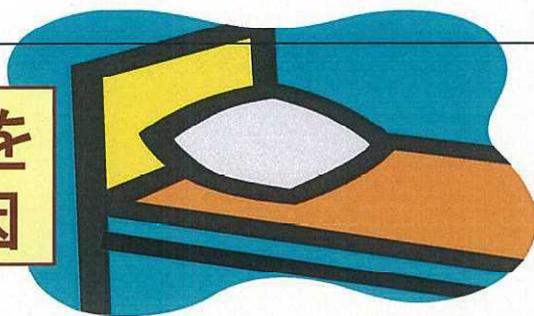
6. 運行管理者の職務

解釈運用 第21条 (3)②

「**整備**」とは、施設の自己所有、施設の一定期間(3年以上)の借り上げ等一定期間(3年以上)の使用権原を有すること

「**確保**」とは、ホテルを予約するなど一時的な使用権原を有すること

「**権原**」=行為をすることを正当化する法律上の原因



6. 運行管理者の職務

解釈運用 第21条 (3)③

「**適切に管理**」とは、当該事業者が、睡眠施設の状態が常に良好であるように、計画的に**運行管理者に当該施設を管理させること**

「**保守**」とは、**当該事業者が当該施設を良好な状態に修復すること**

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (4)

運輸規則 第21条 第4項

酒気を帯びた状態にある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない

解釈運用 第21条 (4)

「酒気を帯びた状態」は、道路交通法施行令に規定するアルコール濃度**以上**であるか否かを問わないものである

濃度は関係なし

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (4)の2

運輸規則 第21条 第5項

乗務員の**健康状態の把握**に努め、**疾病、疲労その他の理由**により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第21条 (5)

- ① 「**健康状態の把握**」とは、**健康診断**を行うことをいう
- ② 「**その他の理由**」とは、**覚せい剤の服用**、**異常な感情の高ぶり**、**睡眠不足等**をいう

最近では危険ドラッグも特に注意

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (5)

運輸規則 第21条 第6項

運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ交替運転者を配置しなければならない(バスのみ)

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第21条 (6)

① (前略)であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する

イ. 勤務時間等基準告示(**千葉労働局資料**)で定められた次のような条件を超える場合

(イ)拘束時間が16時間を超える場合

(ロ)運転時間が1日9時間を超える場合(2日平均)

(ハ)連続運転時間が4時間を超える場合

高速乗合バス以外の乗合バスも対象

上記の場合は交替運転者を配置すること

6. 運行管理者の職務

ロ. 高速乗合バスの交替運転者の配置基準 平成25年8月1日より適用

おおまかに		昼間	夜間	1日
ワンマン運行の上限	実車距離	一運行 500Kmまで	一運行 400Kmまで	600Km まで
		条件付き 600Kmまで	条件付き 500Kmまで	
	運転時間	一運行 9時間まで	一運行 9時間まで	1日 9時間まで
	連続乗務回数	—	連続4夜まで	—

6. 運行管理者の職務

ロ. 貸切バスの交替運転者の配置基準 平成25年8月1日より適用

おおまかに		昼間	夜間	1日
ワンマン運行の上限	実車距離	一運行 500Kmまで	一運行 400Kmまで	600Km まで
		条件付き 600Kmまで	条件付き 500Kmまで	
	運転時間	一運行 9時間まで	一運行 9時間まで	1日 9時間まで
	連続乗務回数	—	連続4夜まで	—

6. 運行管理者の職務

解説 「交替運転者の配置基準について」

●この基準を全て守って運行できるのであれば、交替運転者を配置しなくてもよい。

●この基準を守って運行できないのであれば、交替運転者を配置すること。なお、交替運転者を配置した場合は、「交替運転者の配置基準について」を守る必要はない。

「交替運転者の配置基準について」は、**解説のPDFファイル**が国土交通省自動車局よりウェブで公開されています

高速乗合バス 交替運転者の配置基準(解説)

貸切バス 交替運転者の配置基準(解説)



検索

千葉運輸支局のホームページからもアクセス可能

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (6)

運輸規則 第24条 第1項

乗務しようとする運転者に対して対面(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)により点呼を行い、**次の各号に掲げる事項**について報告を求め、確認を行い、運行の安全を確保する指示を行う

(つづき)

対面により行う(原則)

確認事項

- (1) 日常点検の実施又はその確認
- (2) 酒気帯びの有無
- (3) 疾病、疲労、その他の理由により安全な運転をすることが出来ないおそれの有無

運輸規則 第24条 第2項

乗務を終了した運転者に対し、**対面**(運行上やむを得ない場合は電話その他の方法)で点呼を行い、**車両の状態、道路及び運行の状況の報告を求め、酒気帯びの有無の確認を行う**

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第24条 第1項(乗務前点呼)

運輸規則 第24条 第2項(乗務後点呼)

**「運行上やむを得ない
場合」とは？**

**「電話その他の方法」
とは？**

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第24条 (1)①

遠隔地で乗務が開始又は終了するため、乗務前点呼又は乗務後点呼が乗務員が所属する営業所において対面で実施できない場合等をいい、**車庫と当該車庫を所管する営業所が離れている場合、早朝・深夜等において点呼執行者が営業所に出勤していない場合等**は「運行上やむを得ない場合」には該当しない

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第24条 (1)②

携帯電話、業務無線等により運転者と直接対話できるもの

**電子メール、FAX等
一方的な連絡方法は不可**

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第24条 (1)④

「酒気帯びの有無」とは、道路交通法施行令に規定するアルコール濃度以上であるか否かを問わないものである

濃度は関係なし

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第24条 第3項

アルコール検知器を営業所ごとに備え、**常時有効に保持**し、乗務前及び乗務後点呼の際、酒気帯びの有無について確認を行う場合は、**目視等で確認するほか、アルコール検知器を用いて行わなければならない**

「告示で定めるもの」とは？

6. 運行管理者の職務

(6)の告示

- 呼気中のアルコールを検知する
- その有無又はその濃度を警告音・警告灯・数値等により示す

上記の機能を有しているもの

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第24条 (2)

- ① アルコール検知器は、原動機が始動できない機能を有するものも含む
- ② アルコール検知器は、当面、性能上の要件は問わない
- ③ アルコール検知器は、営業所に設置、備え置き(携帯型アルコール検知器等)又は営業所に属する自動車に設置すること

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第24条 (2)

- ④ 「常時有効に保持」とは、正常に作動し、故障が無い状態
- ⑤ 「目視等で確認」とは、運転者の顔色、呼吸の臭い、応答の声の調子等を確認すること
- ⑥ 電話その他の方法で点呼をする場合は、運転者に携帯型検知器を携行させ、測定結果を電話その他の方法で報告
- ⑦～⑨(略)

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第24条 第4項

点呼を行ったときは、
定められた事項を記録し、
かつ、1年間保存すること

解釈運用第24条(3)
の事項を記録すること

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (7)

運転者に記録をさせ、(運行管
理者が)保存すること

運輸規則 第25条 第1項

運転者が乗務したときは、(1)
～(9)の事項を運転者ごとに記
録させ1年間保存すること

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第25条 第2項

貸切の場合は、(1)～(9)のほか、さらに

- 旅客が乗車した区間

運輸規則 第25条 第3項

乗用の場合は、(1)～(7)のほか、さらに

- 旅客が乗車した区間
- 乗務開始前の走行距離計の表示値
- 乗務終了後の走行距離計の表示値
- 積算キロ数を**自動車ごとに保存**

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第25条 第4項

乗務記録に記録する事項の
一部を**運行記録計**による記
録に代えることができる

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (8)~(9)

(8) 運行記録計を管理し、その記録を保存する

(9) 記録することができない自動車を運行させない

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第26条 第1~2項

次の自動車に係る運転者が乗務した場合に、瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、**1年間保存**すること

- 乗合(運行経路100km超)
- 貸切(全車)

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (9)の2

運輸規則 第26条の2

交通事故が発生した場合は、
(1)～(8)の事項を記録し、
3年間保存すること

再発防止の観点から、特に(7)事故の
原因と(8)再発防止対策を重点的に

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (10)

運輸規則 第27条 第1項

所定の事項を記載した**運転
基準図**を作成して営業所に
備え、運転者に輸送の安全
確保について適切な指導を
する(**乗合のみ**)

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (11)

運輸規則 第27条 第2項

路線定期運行を行う一般乗合事業者は、主な停留所の名称、停留所の発車時刻及び到着時刻、**その他運行に必要な事項**を記載した運行表を作成し、運転者に携行させること

解釈運用 第27条 (3)

(前略)「その他運行に必要な事項」とは、運転区間、走行距離及び安全運行を図るための注意事項等をいう

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (12)

運輸規則 第28条

運行の主な経路における道路及び交通の状況を**事前に調査**し、その経路の状況に適した自動車を使用する(**貸切のみ**)

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (12)の2

運輸規則 第28条の2

(1)～(10)を記載した**運行指示書**を作成し、運転者に適切な指示を行うとともに、運転者に携行させること
(貸切のみ)

2 運行指示書は**1年間保存**すること

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (13)

運転者として選任された者以外に事業用自動車を運転させないこと

運輸規則 第35条

運輸規則 第36条

◆ 次の各号の一に該当するものを前条の**運転者に選任してはならない**

(×)日々雇われる者

(×)2ヶ月以内の期間を定めて使用される者

(×)試みの使用期間中の者

(14日を超えて引き続き使用される者を除く)

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (13)の2

運輸規則 第37条

- 運転者毎に、法令で定められた事項を記載し、所定の写真を貼り付けた一定の様式の**乗務員台帳**を作成して、運転者の所属する営業所に備え置くこと
- 2 運転者が転任したり、退職などにより運転者でなくなったときは、直ちに台帳に年月日、理由を記載して、**3年間保存**しなければならない

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第37条 第3項

運輸規則 第37条 第4項

運転者が転任、退職などの理由により運転者でなくなった場合は、乗務員証に年月日、理由を記載して**1年間**保存すること

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (16)

運輸規則 第48条 (16)の2

運輸規則 第38条 第1項

事業者は、**国土交通大臣が告示で定めるところ**により、運行の安全を確保するために必要な事項について、運転者に対して適切な**指導監督**をすること。この場合、運転者に指導・監督を行った場合は、その日時、場所及び内容、実施した者、受けた者を記録し、その記録した内容を、営業所において**3年間**保存しなければならない

6. 運行管理者の職務

「国土交通大臣が告示で定めるところ」とは？

「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」
の**第1章**

6. 運行管理者の職務

(7)の指針 第1章

1 目的

(省略)

2 指導監督内容

(1)～(10)の10項目

3 実施に当たっての配慮すべき事項

(2)計画的な指導及び監督

(4)参加・体験・実践型の教育手法

(7)外部の専門的機関の活用 等

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第38条 第2項

**国土交通大臣が告示で定めるところにより
法令に定める運転者に対して、特別な指導
を行い、適性診断を受診させる**

6. 運行管理者の職務

「国土交通大臣が告示で定めるところ」とは？

「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」の**第2章**

6. 運行管理者の職務

(7)の指針 2(1)

(定義)

- ・死者又は重傷者を生じた事故を引き起こした運転者
- ・軽傷者を生じた事故を引き起こし、かつ、過去3年間に交通事故を起こしたことのある運転者
- ・新たに雇い入れた者で事故歴から該当する運転者

(指導内容)

- ・①～⑤を計6時間以上、できれば⑥も

6. 運行管理者の職務

(7)の指針 2(2)

(定義)

雇い入れ日又は選任日前3年間に、同一事業の運転者として選任されたことのない者で、

- ①運転者として新たに雇い入れた者
- ②社内で他の事業の運転者が当該事業の運転者として初めて選任される者

(指導内容)

- ・①～④を計6時間以上、できれば⑤も

6. 運行管理者の職務

(7)の指針 2(3)

(定義)

65才以上の事業用自動車の運転者

(指導内容)

適齢診断(後述)をまず受診

→ 診断結果が判明した後1ヶ月以内に、その診断結果を踏まえ、自ら安全運転を考えるよう指導

3 実施に当たって配慮すべき事項

(3)外部の専門的機関の活用 等

6. 運行管理者の職務

(7)の指針 4

(1)① 特定診断Ⅰ（事故惹起運転者）

死者・重傷者を生じた事故で過去1年間で事故なし
軽傷者を生じた事故で過去3年間で事故歴あり

(1)② 特定診断Ⅱ（事故惹起運転者）

死者・重傷者を生じた事故で過去1年間に事故あり

(2) 初任診断（初任運転者）

新たに雇い入れた運転者

(3) 適齢診断（高齢運転者）

65才以上の運転者

（75才に達した運転者は、1年に1回受診）

6. 運行管理者の職務

(7)の指針 5

(1) 新たに雇い入れた者について、自動車安全センターが交付する無事故・無違反証明又は運転記録証明書等で、雇入れる前の事故歴を把握し、事故惹起運転者に該当するか否かを確認すること

(2) 事故惹起者に該当→特別な指導

(3) 事故惹起者に該当→適性診断

重複する場合の適性診断の受診義務

解釈運用 第38条

- (6) 「初任」と「事故惹起」が重複
→ **特定診断 I か II (区分による) だけでよい**
- (7) 「初任」と「高齢」が重複
→ **適齢診断 だけでよい**
- (8) 「初任」と「事故惹起」と「高齢」が重複
→ **特定診断 I か II (区分による) だけでよい**
- (9) 事故歴 = 過去3年分
- (10) 事故歴 = 事業用以外の事故も対象

適性診断を受診できる機関

現在は(独)事故対策機構 以外の
認定機関でも受診可能

適性診断 認定機関 で 検索

千葉運輸支局のホームページ

からアクセス可能

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (17)

運輸規則 第43条 第2項

踏切警手の配置されていない踏切を通過する場合は、赤色合図灯等の**非常信号用具**を備えなければ、運行してはならない

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条 (18)

補助者に対する指導及び監督を行うこと

解釈運用 第47条の9 (6)

補助者は、運行管理者の履行補助を行う者であって、代理業務を行える者ではない
ただし、**点呼**の一部は行うことは可能

6. 運行管理者の職務

解釈運用 第24条 (1)③

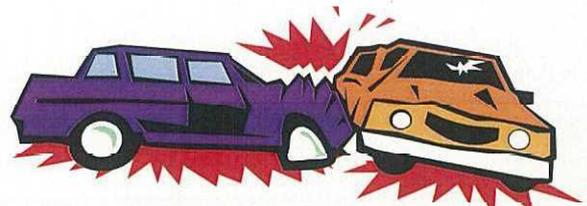
補助者を選任し、
点呼の一部を行わせる場合であっても、
運行管理者が行う点呼は、
点呼総回数の少なくとも
3分の1以上でなければならない

6. 運行管理者の職務

道路運送法 第29条

- 省令で定める重大事故を引き起こしたときは、
遅滞なく、届け出なければならない

運輸規則第26条の2とは別



6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第3条

事故があった日から30日以内に、自動車事故報告書3通を当該自動車の使用の本拠を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長を経由して、国土交通大臣に提出しなければならない

様式は千葉運輸支局のホームページからダウンロード可能

もらい事故も対象 「事故」とは？

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第2条

(1) 自動車が**転覆**し、**転落**し、火災を起こし、又は鉄道車両と衝突し、若しくは接触したもの

「区分」の記入は、次の区分によること。

- 1 **転覆** 道路上において路面と35度以上傾斜したとき
- 2 **転落** 道路外に転落した場合で、その落差が0.5メートル以上のとき

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第2条

(2) 10台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの

(3) 死者又は**重傷者**

(自動車損害賠償保障法施行令第5条第2号または第3号に掲げる傷害を受けた者)を生じたもの

「重傷」とは？

6. 運行管理者の職務

自動車損害賠償保障法 施行令 第5条 (2)～(3)

を合算すると、以下のとおり。

- ① 脊柱の骨折
- ② 上腕・前腕の骨折
- ③ 大腿・下腿の骨折
- ④ 内臓の破裂
- ⑤ 病院に入院(1日以上)を要する傷害で、医師の治療を要する期間が30日以上
- ⑥ 14日以上病院に入院することを要する傷害

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第2条

- (4) 10人以上の負傷者を生じたもの
- (5) 自動車に積載された危険物等の全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
- (6) 自動車が積載したコンテナが落下したもの
- (7) 操縦装置又は乗降口の扉の不適切な操作により、
旅客に自動車損害賠償保障法施行令第5条第4号の
傷害が生じたもの(車内事故)

6. 運行管理者の職務

自動車損害賠償保障法 施行令 第5条

- (4) 11日以上医師の治療を要する障害
((2)及び(3)に掲げる障害を除く。)

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第2条

- (8) 酒気帯び運転、無免許運転、大型自動車等無資格運転、又は麻薬等運転を伴うもの
- (9) 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの(健康起因)
- (10) 救護義務違反(ひき逃げ)があったもの

6. 運行管理者の職務

事故報告規則 第2条

- (11) 自動車の装置の故障により、自動車が運行できなくなったもの
- (12) 車輪の脱落、被牽引自動車(トレーラ類)の分離を生じたもの(故障によるものに限る)
- (13) 鉄道施設を損傷し、3時間以上鉄道を運休させたもの
- (14) 高速自動車国道等において、3時間以上通行止めにしたもの
- (15) 国土交通大臣(中略)が特に必要と認めて報告を指示したもの

6. 運行管理者の職務

11 運転者の健康状態に起因する事故

- 第2条(9)に該当する事故が発生した場合には、**別表2に掲げる調査事項**を調査の上、提出する

**自動車事故報告書等の取扱要領
にある事項について追加で提出**

※千葉運輸支局のホームページからダウンロード可能

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第3条 第2項

- 第2条(11)及び(12)に掲げる事故の場合には、報告書に次に掲げる事項を記載した書面及び故障の状況を示す略図又は写真を添付すること

12 車両故障に起因する事故

- 第3条第2項の添付書面等は、**別表3**によること。
必要に応じて、自動車製作者等から事故原因等調査結果を添付すること

別表3を追加で提出

※千葉運輸支局のホームページからダウンロード可能

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第4条

次のいずれかに該当する事故があった時は、「事故報告書」(30日以内に提出する自動車事故報告書)の提出のほか、電話、FAXその他適当な方法により、**24時間以内に可能な限り速やかに**、その事故の概要を運輸支局長に**速報**しなければならない。

24時間以内の速報 + 30日以内の報告書

6. 運行管理者の職務

自動車事故報告規則 第4条

- (1) 転覆、火災等の事故、鉄道車両と衝突又は接触した事故(旅客事業のみ)
- (2)イ **2人以上の死者**を生じた事故(旅客は1人)
- (2)ロ **5人以上の重傷者**を生じた事故
- (2)ハ 旅客に1人以上の重傷者を生じた事故
- (3) **10人以上の負傷者**を生じた事故
- (4) 自動車に積載された危険物等の全部又は一部が飛散等した事故(自動車が転覆、転落、火災又は鉄道車両、自動車その他物件と衝突若しくは接触したことに伴うものに限る)
- (5) **酒気帯び運転**

千葉運輸支局への速報(24時間以内)

支局が開いている時間:

0 4 3 - 2 4 2 - 7 3 3 8

支局が開いていない時間:

0 8 0 - 3 3 6 9 - 7 3 7 2

留守電の場合は、吹き込んでおくこと

千葉 野田 柏 成田 習志野 袖ヶ浦
ナンバーの自動車の事故は、上記へ

千葉運輸支局への報告(30日以内)

提出前に下書きのFAXをお願いします(推奨)

0 4 3 - 2 4 4 - 0 7 6 0

報告様式は、
千葉運輸支局のホームページから

千葉運輸支局 事故報告 で 検索

報告書の様式、速報対象の事故・連絡先、
選任の届出書 などがダウンロードできます

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条の2 第1項

事業者は、**運行管理規程**を定めなければならない

運輸規則 第48条の2 第2項

運行管理規程に定める運行管理者の権限は、少なくとも前条(第48条)に規定する業務を行うに足りるものでなければならない

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条の3

事業者は、第48条各号に規定する業務の適確な処理及び運行管理規程の遵守について、適切な**指導監督**を行うこと

6. 運行管理者の職務

運輸規則 第48条の4

事業者は、次に掲げる運行管理者に**国土交通大臣が認定する講習**を受けさせなければならない

(1)～(3)(略)

6. 運行管理者の職務

告示(11) 第4条 第1項

新たに選任された運行管理者

(受講時期)

選任された年度

(やむを得ない理由がある場合は翌年度)

(講習種類)

基礎講習又は一般講習

(一度も基礎講習を受講したことのない
運行管理者にあつては、**基礎講習**)

補助者は対象外

支局からの通知なし

どこまでが「新たに選任」？

解釈運用 第48条の4 (2)

新たに選任した運行管理者とは、当該事業者において初めて選任された者のことをいい、「社内での再選任」「社内の異動での選任」は、新たに選任した運行管理者に該当しない。

ただし、他の事業所において運行管理者として選任されていた者であっても当該事業者において運行管理者として選任されたことがなければ**新たに選任した運行管理者**とする。

6. 運行管理者の職務

告示(11) 第4条 第2項

(1) 死者又は重傷者を生じた事故を引き起こした営業所 (2) 行政処分の原因となった違反をした営業所の**運行管理者(全員)**

(受講時期)

**事故等があった年度及び翌年度
(2年度連続)**※昨年に受講していても

(講習種類)

基礎講習又は一般講習

特講通知に
記載あり

資格はあるが選任されていない者・補助者は対象外

6. 運行管理者の職務

告示(11) 第4条 第3項

最後に基礎講習又は一般講習を受講した日の
属する年度の翌年度の末日を経過した運行管
理者

(受講時期)

最後に受講した年度の翌々年度
以降2年ごと(隔年)

(講習種類)

基礎講習又は一般講習 通知なし

資格はあるが選任されていない者・補助者は対象外

6. 運行管理者の職務

告示(11) 第5条

旅客編P131

事故・処分があった営業所の運行管理者

(複数の運行管理者が選任されている場合は、**統括運
行管理者及び指定された運行管理者**)

(受講時期)

事故等があった日から1年以内
(やむを得ない理由がある場合にあつては、
1年6月以内)

(講習種類)

特別講習

通知あり

なお、基礎講習・一般講習
については**通知が行かない**
いので、忘れずに、各事業者
で講習を申し込み、運
行管理者に受講させるこ
と

各種講習を受講できる機関

現在は(独)事故対策機構 以外の
認定機関でも受講可能

基礎講習 認定機関 で 検索

千葉運輸支局のホームページ
からアクセス可能

自己点検表【事業者(経営者)編】

旅客運送事業者が遵守する法令等がすべて記載されているわけではありません。
関係法令等を十分に確認し業務にあたってください。

点検項目	点検結果	問題点があればその内容と講じた措置等
1. 健康管理体制の状況		
(1) 「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に基づき、運転者の健康管理の必要性を認識しているか。		
(2) 定期健康診断において、要再検査や要精密検査、要治療の所見がある場合には、当該運転者に医師の診断等を受けさせ、医師の判断により必要に応じて、所見に応じた検査を受診させるとともに、これらの結果を把握し、医師から結果に基づく運転者の業務に係る意見を聴取しているか。		
(3) 医師からの意見等を勘案し、運転者について、業務の継続、業務転換、業務時間の短縮、夜間業務の回数の削減等の就業上の措置を決定するとともに、当該運転者の健康状態を継続的に把握しているか。		
(4) 乗務前点呼において、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に記載されている乗務中止の判断目安等に従って、運転者が安全に乗務できる健康状態かどうかを判断し、乗務の可否を決定しているか。		
(5) 運転中に体調が急変し運行に悪影響を及ぼす場合に備え、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に記載されている判断目安により判断を行い、即座の運転中止、休憩の確保、運行管理者への報告等必要な措置を講じる必要があることを運転者に周知しているか。		
(6) 脳・心疾患や睡眠障害等の運転に支障を及ぼすおそれのある疾病等の着実かつ早期の発見のため、当該疾病に関するスクリーニング検査等を運転者に受診させているか。		
(7) 運転者の健康増進・管理を支援し確実なものとするため、日常の健康管理や運転者の体調異常やその前兆の検知等に資する機器等を導入しているか。		
2. 死傷事故等を防止するための安全対策の実施状況		
(1) 夕暮れ時の早めの前照灯点灯及び夜間のハイビームの活用を指導しているか。		
(2) 右左折時において、周囲の交通状況を十分確認するよう指導しているか。		
(3) 適性診断結果を活用した指導を行っているか。特に、安全態度や注意の配分が低い運転(脇見運転など)をし易い傾向にある運転者に対して自覚を促すなどの、安全な運転方法について指導を行っているか。		
(4) シートベルトを座席に埋没させないなど、シートベルトを乗客が常時着用することができる状態にしてあるか。		
(5) シートベルト着用を促すリーフレットを座席ポケット等乗客の目につく部分に備付け、乗客へのシートベルト着用の注意喚起を行っているか。		
(6) 車内放送等により乗客にシートベルト着用を促しているか。		
(7) 発車前に乗客のシートベルト着用状況を目視等により確認しているか(交替運転者や添乗員の補助を得ることも可)。		
(8) リーフレットを待合室や営業所へ備付けることや安全キャンペーンでの街頭配布等あらゆる機会を捉え、シートベルト着用の励行を周知しているか。		
(9) 乗務員に対し、適正にシートベルトを着用することを指導しているか。		
(10) 制限速度の遵守をはじめとした道路交通法等の法令遵守の徹底を図っているか。		
3. 点呼の実施、運転者に対する指導監督及び車両の日常点検整備、定期点検整備等の実施状況		
(1) 点呼の際、運転者の運転免許証の携帯、有効期限の確認を確実にしているか。		
(2) 適性診断結果を活用した指導を行っているか。特に高齢の運転者に対し、加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じた安全な運転方法について指導を行っているか。		
(3) 事故が発生した際は、その事故の実態を確実に把握し、十分な指導・監督を行うなど事故防止対策が図られているか。		
(4) 「乗合バスの車内事故を防止するための安全対策実施マニュアル」等を活用し、車内事故防止のための安全対策を図っているか。		
(5) 車輪脱落事故や車両火災をはじめとした整備不良事故を防ぐため、自動車点検基準に基づく日常点検及び定期点検整備が実施されているか。また、自動車の点検整備等に関する社内規程の内容について、整備管理者等への周知徹底が図られているか。		
(6) 新たに雇い入れた運転者であって、過去3年以内に同一の種類の事業の事業用自動車の運転者として選任されていた者についても、過去の経歴・運転経験を把握したうえで、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、当該車種区分の事業用自動車を運転させ、添乗等により安全な運転方法を指導しているか。		
(7) 新たに雇い入れた運転者以外の運転者についても、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、必要に応じ、当該車種区分の事業用自動車を運転させ、添乗等により安全な運転方法を指導しているか。		
(8) 添乗等による指導のほか、参加・体験・実践型の指導及び監督の手法や、自動車安全運転センターや自動車教習所等の外部機関を積極的に活用するよう努めているか。		
4. 自然災害・事故・事件等発生時の乗客等の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備・構築状況		
(1) 自然災害・事故・事件等発生時(テロ発生時を除く。)における対応措置(連絡通報体制、避難誘導体制等)を整備・構築しているか。		
(2) 自然災害・事故・事件等発生時(テロ発生時を除く。)において、連絡通報体制、避難誘導体制が機能するよう、実践的な訓練を実施しているか。		
(4) 「自動車運送事業者等緊急時対応マニュアル」にある連絡対象となる事故・事件が発生した場合、当該マニュアルに従い、速やかに各地方運輸支局等緊急連絡担当先へ連絡できる体制を整えているか。		
(5) 貸切バス事業者において、乗客等の安全・安心の観点から、運賃・料金制度を遵守しているか。		
(6) 貸切バス事業者においては損害賠償責任保険のてん補する額に制限がない内容となっているか。		
5. テロ防止のための警戒体制の整備状況や乗客等の安心確保のための取組、テロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備状況及びテロ発生を想定した訓練の実施状況		
(1) 始業・終業時における車内の点検、終業後のドアロック及び営業所・車庫内外・主要駅のバス停等の巡回が徹底して実施されているか。		
(2) 不審者情報の入手及び不審な宅配便等貨物を発見した場合の警察への連絡等適切に対応できる体制が整っているか。また、車両、身分証明書、制服等の管理及び盗難・紛失等の警察への連絡が徹底されているか。		
(3) 乗客等の安全・安心確保のため、テロ発生時における通報・連絡・指示体制や、車内放送、貼り紙等による不審者・不審物発見時の協力要請などテロ防止の取組が実態に即した形で確立されているか。		
(4) バスジャックを想定した実践的な訓練を年1回以上実施しているか。		
6. 新型インフルエンザ等対策の実施状況		
(1) ポスター類の掲示、放送等により、公共交通機関の車内・構内等におけるマスク着用、咳エチケット等を呼びかけているか。		
(2) 職場内におけるうがい、手洗い及び消毒用アルコールを使用した手指消毒の徹底が図られているか。		
(3) インフルエンザ等の流行に備え、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段等を取り決めておく事業継続計画、または対応マニュアルが策定されているか。		
7. 車両管理の実施状況		
(1) 日常点検、定期点検を確実に実施しているか。		
(2) 車枠・車体の腐食による事故を防止するため、主要骨格部分を含む自動車部品を点検ハンマーによる打音検査を実施するほか、各自動車メーカーが提供している情報を参考に腐食の有無等について点検を行っているか。		
(3) 腐食が疑われる場合には、整備の必要性について整備工場等に相談し、必要な防錆措置又は整備を行っているか。		
(4) バスの車両火災を防止するため、特に車齢の高い車両に対して、日常点検整備及び定期点検整備の点検項目以外の火災の原因となり得る個所の点検を行っているか。		

自己点検表【運行管理者編】

**旅客運送事業者が遵守する法令等がすべて記載されているわけではありません。
関係法令等を十分に確認し業務にあたってください。**

点 検 項 目		点検結果	問題点があればその内容と講じた措置等
運行管理者の職務(旅客自動車運送事業運輸規則第48条他抜粋)			
運輸規則15	(車掌の乗務)	定員11人以上に車掌を乗務させなければ運行してはならない。 ・ワンマン基準に適合していない車両。 ・道路及び交通の状況並びに輸送の状態により運転上の危険があるとき。 ・旅客の利便を著しく阻害するおそれがあるとき。	
運輸規則20	(異常気象時等における措	天災その他の理由により輸送の安全に支障が生じるおそれがあるときは、乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のために措置を講じているか。	
運輸規則21	(過労防止等)	改善基準告示(千葉労働局の資料)で定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、運転者を乗務させているか。	
運輸規則21-2		休憩・仮眠施設が有効に利用できるように、寝具等が清潔に保たれているか。	
運輸規則21-4		点呼時に確実にアルコールチェッカーを使用しているか。また酒気を帯びた乗務員を乗務させていないか。	
運輸規則24-3		アルコールチェッカーの点検を行っているか(毎日行う事項及び少なくとも週1回行う事項)。	
運輸規則21-5		乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労、薬物、睡眠不足のおそれのある乗務員を乗務させていないか。	
運輸規則21-6		「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」に基づき、交替運転者を乗務させているか。	
運輸規則24-1	(点呼等)	乗務前に、対面点呼を実施しているか。 ・日常点検の実施状況の確認。 ・アルコールチェッカーを使用したの酒気帯びの確認。 ・疾病、疲労、薬物、睡眠不足等の確認。	
運輸規則24-2		乗務後に、対面点呼を実施しているか。 ・日常点検の実施状況の確認。 ・アルコールチェッカーを使用したの酒気帯びの確認。 ・疾病、疲労、薬物、睡眠不足等の確認。	
運輸規則24-1、24-2		遠隔地で乗務が終了、開始する場合は、電話点呼を実施しているか。また、アルコールチェッカーを携帯させ、電話点呼の際、アルコールチェッカーの数値を報告させているか。	
運輸規則24-4		点呼の実施結果を点呼簿に記載しているか。また記載内容は法令で定められた事項を網羅しているか。	
運輸規則24-4		点呼簿に記載漏れ、または虚偽の記載はないか。	
運輸規則24-4		点呼簿を1年間保存しているか。また保存の管理体制は整っているか。	
運輸規則25	(乗務記録)	乗務員に乗務日報を記載させているか。また記載内容は法令で定められた事項を網羅しているか。	
運輸規則25		乗務日報を1年間保存しているか。また保存の管理体制は整っているか。	
運輸規則26-1		確実に運行記録計を使用させているか。また1年間保存しているか。 ・乗合(運行経路100km超) ・貸切(全車)	
運輸規則26の2	(事故の記録)	交通事故が発生した場合は、法令で定められている事項を記録し、3年間保存されているか。	
運輸規則28	(経路の調査等)	主な経路における道路及び交通の状況を事前に調査し、その経路の状況に適したバスを使用しているか。	
運輸規則28の2	(運行指示書による指示等)	法令で定められた事項を記載した運行指示書を作成し運転者に適切な指示を行うとともに、運転者に携行させているか。	
運輸規則28の2		運行指示書を1年間保存しているか。	
解釈運用通達28の2(1)		運行指示書と異なる運行を行う場合には、原則として、運行管理者の指示に基づいて行っているか。	
運輸規則35	(運転者の選任)	運転者として選任された者以外に運転させていないか。	
運輸規則35		事業計画の遂行に十分な数の運転者を常時選任しているか。	
運輸規則36-1		以下の者を運転者に選任していないか。 ・日々雇い入れられる者。 ・2ヶ月以内の期間を定めて使用される者。 ・試みの使用期間中の者(14日を超えて引き続き使用される者を除く)。 ・14日未満の期間ごとに賃金を支払い(仮払い、前貸しその他の方法による金銭の授受で会って実質的に賃金の支払いと認められる行為を含む。)を受ける者。	
運輸規則37-1	(乗務員台帳及び乗務員証)	運転者毎に、法令で定められた事項を記載し、所定の写真を張り付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、運転者の所属する営業所に備え置いているか。	
運輸規則37-2		運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなったときは、直ちに乗務員台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、3年間保存しているか。	
運輸規則38-1	(従業員に対する指導監督)	「告示:旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」に基づいて、運転者に対し、適切な指導監督を行い、法令で定められている事項を記録し、3年間保存されているか。	
運輸規則38-2		「告示:旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」に基づいて、以下の運転者に対して特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断(特定診断、初任診断、適性診断)を受験させているか。 ・死者又は重傷者が生じた事故を引き起こした者。 ・運転者として新たに雇い入れた者。 ・高齢者(65歳以上)	
運輸規則38-4		非常信号用具、非常口及び消火器の取扱いについて適切な指導をしているか。	
運輸規則43-2		踏切警手の配置されていない踏切を通過する場合は、赤色合図灯等の非常信号用具を備えているか。	
解釈運用通達21の2(2)①		運行中の乗務員と携帯電話・業務用無線等乗務員と直接対話できるものを用いて、必要な指示等を行える連絡体制はできているか。	
解釈運用通達21の2(2)②		乗合・貸切バス事業者の運行管理者は、運行中少なくとも一人の運行管理者が運転に従事しない体制ができているか。	
解釈運用通達47の9(6)(7)		運行管理補助者に対する指導を行っているか。	
解釈運用通達24(1)③		補助者を選任し、点呼の一部を行わせる場合であっても、運行管理者が行う点呼は、点呼総回数の少なくとも3分の1以上になっているか。	

スキーツアバス事故等を踏まえた事故 防止に関する緊急講習会

道路運送法等の遵守について

平成28年2月10日
関東運輸局千葉運輸支局

○ 旅行業者と貸切バス事業者間の取引内容を明確化及び公正な取引の確保を図るため、運送に関する文書の作成・交付・保存について、平成24年7月より義務化。

1. 運送申込者に対し、交付しなければならない文書

運送引受書（様式はP3参照）

2. 運送引受書の記載事項

- (1) 運送申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先
- (2) 運送を引受ける貸切バス事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先
- (3) 運送申込みに係る旅客の団体の名称
- (4) 運送を引受ける貸切バス事業者の名称、住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに貸切バス事業の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域
- (5) 運送申込みに係る乗車人員
- (6) 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数
- (7) 事業用自動車の配車の地点及び日時
- (8) 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時
- (9) 事業用自動車の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程
- (10) 旅客が乗車する区間
- (11) 事業用自動車について締結されている損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要
- (12) 乗務員の休憩地点及び休憩時間（休憩がある場合に限る。）
- (13) 交替運転者を配置しない場合には、その理由
- (14) 車掌の乗務の有無
- (15) 乗務員の運転又は業務の交替の地点（運転又は業務の交替がある場合に限る。）
- (16) 運行の開始及び終了の地点及び日時
- (17) 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間
- (18) 当該運送に係る総走行距離及びその要する時間
- (19) 運賃及び料金の額並びに支払い方法
- (20) 特約条項があるときは、その内容

3. 運送申込者の作成及びその写しの保存方法等

- (1) 運送引受書には、運行単位（運行の開始から終了まで）毎に、一つの書面に上記2の全ての記載事項を網羅して記載することとを基本とする。但し、必要に応じ、例えば、基本契約書と個別の運送に係る確認書面を組み合わせるなど、複数の書面により全ての記載事項を網羅し、運行単位毎に全ての記載事項を容易に確認できるような方法で写しを保存することも可能とする。
- (2) 運送引受書の写しの保存期間
運送の終了の日から1年間

旅客自動車運送事業運輸規則 第七条の二

一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、次の各号に掲げる事項を記載した運送引受書を交付しなければならない。

- 一 事業者の名称
- 二 運行の開始及び終了の地点及び日時
- 三 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時
- 四 旅客が乗車する区間
- 五 乗務員の休憩地点及び休憩時間（休憩がある場合に限る。）
- 六 乗務員の運転又は業務の交替の地点（運転又は業務の交替がある場合に限る。）
- 七 運賃及び料金の額
- 八 前各号に掲げるもののほか、国土交通大臣が告示で定める事項

2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による運送引受書の写しを運送の終了の日から一年間保存しなければならない。

貸切バスの運送引受書の作成・交付・保存について

運送申込書／運送引受書・乗車券

※申込者は、太線内をご記入願います。

申込者 氏名・名称 住所	(相当者名)		申込日：平成 年 月 日
氏名・名称 住所	(相当者名)		電話： - - FAX： - - E-mail： - - 緊急連絡先： - - - -
氏名・名称 住所	旅客の団体の名称： (相当者名)		電話： - - FAX： - - E-mail： - - 緊急連絡先： - - - -
氏名・名称 住所			電話： - - FAX： - - E-mail： - - 緊急連絡先： - - - -
運送を引受ける者	昭 和 ・ 平 成 年 月 日 第 号	任意保険・共済 対人	万円 無制限
事業許可	営業区域：		200 万円 万円 無制限
申込乗車人員	乗車定員別又は 車種別の車両数	大型車 両 中型車 両 小型車 両	
配車日時	月 日 () 時 分	配車場所	地図：有・無
旅行の日程			
月日	発地	発車時刻	主な経由地
① / /			
② / /			
③ / /			
④ / /			
うち、旅客が乗車しない区間： 有・無 交換の地点 () 「無」の場合の理由：昼間短距離・その他 () 有・無 交換の地点 ()			
交替運転者	【運行開始日時】 月 日 () 時 分		【運行終了日時】 月 日 () 時 分
車掌 (ガイド)	有・無		
運賃及び料金の支払方法	<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 () 支払期日：平成 年 月 日		【走行距離】 総 km 実車 km 時間 分 時間 分
適用を受けようとする割引	<input type="checkbox"/> 学校団体割引 <input type="checkbox"/> 障害者施設団体割引 <input type="checkbox"/> その他 () 割引)		運賃 円 料金 (料金の種類) 円) 消費税 円) 実費 (税込) 円) (実費の詳細) 円) 合計請求金額 円
特約事項	※ 標準運送約款 5 条 2 項に規定する所定の説明書を添付。		

配車場所の地図
備考欄 (※ 記入スペースが必要な場合に使用)

上記のとおり運送を引受けます。
平成 年 月 日

国土交通省関東運輸局 一般貸切旅客自動車運送事業の 運賃・料金制度について

平成26年3月26日より、
一般貸切旅客自動車運送事業の
新たな運賃・料金制度を公示しました

～新たな運賃・料金を公示した経緯～

国土交通省では、平成24年4月に発生した「関越道高速ツアーバス事故」にて浮き彫りとなった貸切バス市場の構造的な問題を改善すべく、平成24年7月に「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」を設置し、対応策を検討しました。その検討結果に基づき、安全確保のためのコストを計上した運賃・料金を算出し、公示しました。

～新制度のポイント～

1. 運賃について

- 車両の大きさによって金額が異なります。
- 上限額と下限額を設定し、その上限と下限の間で運賃を決定し收受します。
- 時間制運賃とキロ制運賃の【2種類を合算した運賃】を收受します。
- 時間制運賃には『点呼点検時間』として、
【走行時間に2時間加えて】計算します。
- 時間制運賃は【最低3時間を設定】します。

→時間制運賃は【最低5時間】で計算します。

- キロ制運賃は【出庫から帰庫までの走行距離】で計算します。

2. 料金について

- 上限額と下限額を設定し、その上限と下限の間で料金を決定し收受します。
- 料金は必ず発生するわけではありません。料金を支払う基準に合致した場合に收受します。
- 交代運転者配置料金は、長距離・長時間・夜間運行等で安全を確保するために交代運転者を用意した場合に発生します。
時間制料金とキロ制料金の【2種類を合算した料金】を收受します。
- 深夜早朝運行料金は、22:00～5:00の間に運行した場合、時間制運賃と交代運転者配置料金（時間制料金）の2割を上限として加算されます。
- 特殊車両割増運賃は、特殊な装備をした車両にて運行した場合、運賃の5割以内を上限として加算されます。



関東運輸局

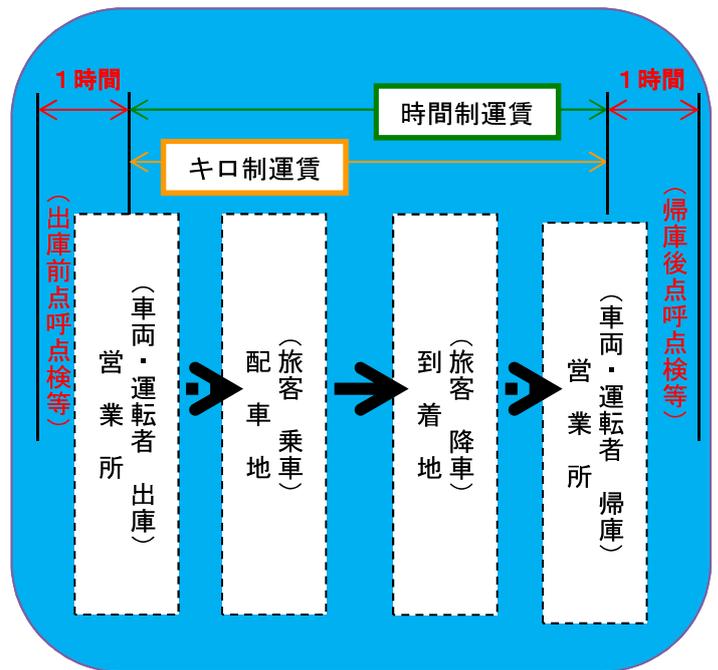


一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない
運賃・料金の額の範囲

平成26年3月26日 国土交通省関東運輸局長公示

		上 限 額	下 限 額	
運	キロ制運賃 (1kmあたり)	大型車	170	120
		中型車	150	100
		小型車	120	80
賃	時間制運賃 (1時間あたり)	大型車	7,680	5,310
		中型車	6,480	4,490
		小型車	5,560	3,850
料	交替運転者配置料金	キロ制料金(1kmあたり)	40	30
		時間制料金(1hあたり)	3,080	2,130
金	深夜早朝運行料金	時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		
	特殊車両割増料金	運賃の5割以内		

運賃計算イメージ



貸切バス運賃・料金計算例

運賃・料金例

・東京ー日光 日帰り 運賃・料金額
181,267円 (消費税込み)

東京駅ー日光周遊 日帰り 大型車 1人乗務 (ワンマン)

- ・ 8:00出庫~8:30東京駅発~日光~18:55東京駅着~19:25帰庫 走行時間 11時間25分
→ 運賃・料金算出時間 13時間 走行距離 400km
- ・ 運賃額 時間あたり運賃額×運賃・料金算出時間+キロあたり運賃額×走行距離
@7,680(上限) × 13時間 + @170(上限) × 400km = 167,840円
- ・ 運賃額(税込み) 167,840 × 1.08 = 181,267円

運賃・料金例

・東京ー秋田 1泊2日 運賃・料金額
608,882円 (消費税込み)

東京駅ー角館温泉(秋田県) 1泊2日 大型車 2人乗務 (ツーマン)

- ・ 1日目 8:00出庫~8:30東京駅発~19:00旅館着 走行時間 11時間
→ 運賃・料金算出時間 13時間 走行距離 600km
- ・ 2日目 9:00旅館発~21:00東京駅着~21:30帰庫 走行時間 12時間30分
→ 運賃・料金算出時間 15時間 走行距離 650km
- ・ 運賃額 時間あたり運賃額× 運賃算出時間 +キロあたり運賃額×走行距離
@7,680(上限) × 28時間 + @170(上限) × 1250km = 427,540円
- ・ 交代運転者配置料金 時間あたり料金額×料金算出時間+キロあたり料金額×走行距離
@3,080(上限) × 28時間 + @40(上限) × 1250km = 136,240円
- ・ 運賃・料金額(税込み) (427,540円 + 136,240円) × 1.08 = 608,882円
(※乗務員の宿泊代、高速代等の実費は含まれていません)

平成28年1月26日

貸切バス事業者各位

国土交通省関東運輸局
観 光 部 長
自 動 車 交 通 部 長

訪日外国人旅行者の観光地等における路上での貸切(観光)バスの乗降について

【路上での貸切(観光)バスの乗降に当たってのお願い(本文書の概要)】

①降車時：旅客の降車が終了次第、バスを駐車場などに速やかに移動して頂くよう、
お願いいたします。

②乗車時：添乗員又は代表者とバス乗務員が連携し、集合場所での旅客の全員集合
を確認した上で、バスを回送し、短時間で乗車して頂くよう、お願い
いたします。

※特に、銀座地区、新宿地区、浅草地区、秋葉原地区では、①・②の取扱いにつき、
特段の配慮をお願いいたします。

訪日外国人旅行者の観光地等における路上での貸切(観光)バスの乗降については、バスの路上駐停車が交通保安上の観点から社会問題化されており、また、2月には中華圏の旧正月(春節)を控え、多くの訪日外国人旅行者による観光バスの利用が見込まれるなど、特段の対応を求められている状況です。

つきましては、当面の対応といたしまして、道路交通法の遵守は当然のことながら、
旅客の乗降時間を極力短縮することで路上駐停車を減少させるための措置として、

①降車時：旅客の降車が終了次第、バスを駐車場などに速やかに移動して頂くよう、お
願いいたします。

②乗車時：添乗員又は代表者とバス乗務員が連携し、旅客に集合時間の遵守を徹底させ
るとともに、集合場所での旅客の全員集合を確認した上で、バスを回送し、短時間で
乗車して頂くよう、お願いいたします。

なお、乗車時の旅客の集合状況につきましては、添乗員又は代表者とバス乗務員で密
に連絡して頂き、全員集合前に見込みでバスを回送させたために、やむを得ず長時間駐
停車するという状況とならないよう、取扱いの徹底をお願いいたします。

特に、重点地域として、既に地元や関係機関で対策の検討が進められている、**銀座地区、新宿地区、浅草地区、秋葉原地区**につきましては、特段の配慮をお願いいたします。

また、旅行関係事業者向けに、貸切バスに関するマナーやコンプライアンスに関するパンフレットを別添1の通り作成しておりますので、ご参考に送付いたします。なお、当該パンフレットには、上記4地区における駐車場の情報も記載されておりますので、それらの駐車場を利用し、路上での駐停車時間を極力短くして頂きますよう、お願いいたします。

なお、路上での貸切(観光)バスの乗降については、旅行関係事業者に対しても、本文書と同様の内容を別添2のとおり通知しておりますので、申し添えます。

最後になりますが、最近、バスが関係する事故が多数発生している状況にありますので、より一層の輸送の安全確保に努めて頂くよう、よろしくお願いいたします。

旅行業関係者の皆様へ



別添1

Japan.
Endless
Discovery.

平成27年12月末現在、1973万人の外国人旅行者が日本を訪れており、今後も訪日外国人旅行者は増加する見込みである一方、急増する訪日外国人旅行者の円滑な受け入れのためには、日本国内の快適な移動・宿泊など、官民が一体となって対応すべき課題も山積しており、これらの課題に取り組むことが急務となっております。

また、都内の商業地・観光地等においては、貸切(観光)バスによる交通渋滞やアイドリングによる環境汚染などの社会問題が発生しています。

国は、関係機関と連携し、こうした諸問題を解決するために様々な対策を講ずる準備をしているところですが、旅行業関係者の皆様にも、バスを利用した旅行に関連するマナーやコンプライアンスについて、今一度ご確認頂きたく、ご協力をお願いします。

～貸切(観光)バスのマナーとコンプライアンス～

1. ツアー行程における駐車場の確保

- ・ツアー行程は、各観光地等において駐車場を確保したうえで実施をお願いします。
- ・裏面の大型観光バス対応駐車場情報を参考にしてください。

3. 貸切(観光)バス事業者への道路交通法の遵守の依頼

- ・交差点内とその直近、横断歩道上での乗客の乗降はできません。
- ・運転者が乗車していても乗客待ちの継続駐車は違反になります。

2. 道路上で乗客の乗降を行う場合、速やかな乗降と乗客全員が集まった時点でバスを配車するようお願いします。

- ・道路上で乗客を乗車させる場合、バスの長時間駐車は道路混雑の原因になりますので、乗客全員が集まった時点でバスの配車をお願いします。
- ・乗客の乗降時間を短縮することで、道路混雑の緩和になりますので、添乗員及び運転者への周知徹底をお願いします。



関東運輸局 観光部
自動車交通部

銀座、秋葉原、新宿、浅草周辺の駐車場情報

◆銀座周辺の駐車場

東京駅エリア 丸の内鍛冶橋駐車場(銀座5丁目より約0.8 Km)			
台数	17台	営業時間	24時間
利用料金	2800円/1時間 以後30分毎に1,400円		
予約方法	FAXにて予約		
連絡先	TEL:03-3287-5771 FAX:03-3287-5772		
備考	大型車の場合要予約		

皇居エリア 楠公駐車場(銀座5丁目より約1.2 Km)			
台数	70台	営業時間	8:30~17:00
利用料金	1,000円/1回		
予約方法	予約不可		
連絡先	TEL:03-3231-5509		
備考	皇居見学時以外は使用不可		

築地エリア 築地本願寺(銀座5丁目より約1.3 Km)			
台数	4台	営業時間	24時間
利用料金	1,500円/1時間 以後30分毎に750円		
予約方法	TELにて要予約		
連絡先	TEL:03-3541-1138		
備考	法要がある場合には駐車不可 ※1泊 料金10,000円		

築地エリア 市場橋駐車場(銀座5丁目より約1.3 Km)			
台数	9台	営業時間	10:00~15:00
利用料金	2,000円/1時間 以後30分毎に1,000円		
予約方法	WEBにて要予約		
連絡先	-		
備考	-		

新橋エリア 浜離宮(銀座5丁目より約1.6 Km)			
台数	6台	営業時間	9:00~17:00
利用料金	無料		
予約方法	-		
連絡先	TEL:03-3541-0200		
備考	庭園利用時以外は使用不可		

◆秋葉原周辺の駐車場

九段エリア 北の丸公園駐車場(秋葉原駅より約2.7 Km)			
台数	70台	営業時間	8:30~17:00
利用料金	1,000円/3時間 以後1時間毎に200円		
予約方法	予約不要		
連絡先	TEL:03-3212-2321		
備考	-		

九段エリア 靖国神社参拝バス駐車場(秋葉原駅より約2.7 Km)			
台数	23台	営業時間	8:00~22:00
利用料金	1,200円/1時間 以後30分毎に600円		
予約方法	予約不要		
連絡先	TEL:03-3261-1672		
備考	さくら・みたま祭時期駐車不可		

両国エリア 江戸東京博物館(秋葉原駅より約 3.1 Km)			
台数	36台	営業時間	9:30~17:30
利用料金	2,100円/2時間 以後30分毎に600円		
予約方法	事前予約		
連絡先	TEL:03-3626-9974		
備考	見学者に限る		

◆新宿周辺の駐車場

新宿エリア 都庁大型駐車場(新宿駅東口より約1.8 Km)			
台数	8台	営業時間	7:00~23:00
利用料金	800円/1時間 以後30分毎に600円		
予約方法	TEL or FAXにて予約(3ヶ月前から)		
連絡先	TEL:03-5320-7679 FAX:03-5381-0240		
備考	-		

代々木エリア 代々木公園駐車場(新宿駅東口より約3.4 Km)			
台数	-	営業時間	24時間
利用料金	1,000円/1時間、以後30分毎に500円		
予約方法	-		
連絡先	TEL:03-3485-4090		
備考	-		

原宿エリア 明治神宮(新宿駅東口より約3.4 Km)			
台数	30台	営業時間	-
利用料金	無料		
予約方法	-		
連絡先	-		
備考	参拝者に限る		

◆浅草周辺の駐車場

上野エリア 上野恩賜公園駐車場(浅草寺正門より約3.0 Km)			
台数	24台	営業時間	9:00~21:30
利用料金	1,000円/1時間 以後30分毎に500円		
予約方法	予約不可		
連絡先	TEL:03-3821-0755		
備考	-		

浅草エリア 浅草文化観光センター今戸駐車場(浅草寺正門より約1.9 Km)			
台数	31台	営業時間	8:00~20:00
利用料金	400円/30分		
予約方法	予約不可		
連絡先	TEL:03-3872-4379		
備考	-		

浅草エリア 浅草文化観光センター清川駐車場(浅草寺正門より約2.1 Km)			
台数	18台	営業時間	8:00~20:00
利用料金	400円/30分		
予約方法	電話予約可		
連絡先	TEL:03-3871-6882 (FAX兼用)		
備考	-		

浅草エリア 台東区民会館有料駐車場(浅草寺正門より約0.3 Km)			
台数	12台	営業時間	8:00~22:00
利用料金	400円/30分		
予約方法	予約不可		
連絡先	TEL:03-3841-5742		
備考	車高3.3m以上駐車不可		

(一社)東京バス協会HP

http://www.tokyo-bus.com/info06_b1.html

(公財)東京都道路整備保全公社

<http://bus.s-park.jp/>

※情報は現状と異なる場合がございますので、詳しくは駐車場管理者へご確認ください。

平成28年1月26日

中華人民共和国訪日観光客受入旅行会社連絡協議会 御中
アジアインバウンド観光振興会 御中

国土交通省 関東運輸局
観 光 部 長
自動車交通部長

訪日外国人旅行者の観光地等における路上での貸切(観光)バスの乗降について

日頃より、国土交通行政・観光行政に関しご理解・ご協力を賜り誠にありがとうございます。

最近の訪日外国人旅行者が大幅に増加する一方、訪日外国人旅行者の円滑な受け入れには、日本国内の快適な移動・宿泊など、官民が一体となって対応すべき課題が多く見受けられます。

昨年3月に「訪日外国人旅行者数2000万人の受入に向けた関東ブロック連絡会」を設置し、これらの課題に対応するための検討を行うと共に、昨年12月には「貸切バス駐車問題対策会議」を開催するなど、東京都内の貸切(観光)バスの路上混雑緩和にも取り組んでおります。

春節を迎える期間中、特に東京都内では大量の輸送需要が集中し、貸切(観光)バスによる路上混雑も予想されます。

つきましては、下記の取り組みについて、別添の「貸切(観光)バスのマナーとコンプライアンス」に関するパンフレットを活用し、傘下会員事業者あて周知方ご協力の程よろしくお願い致します。

記

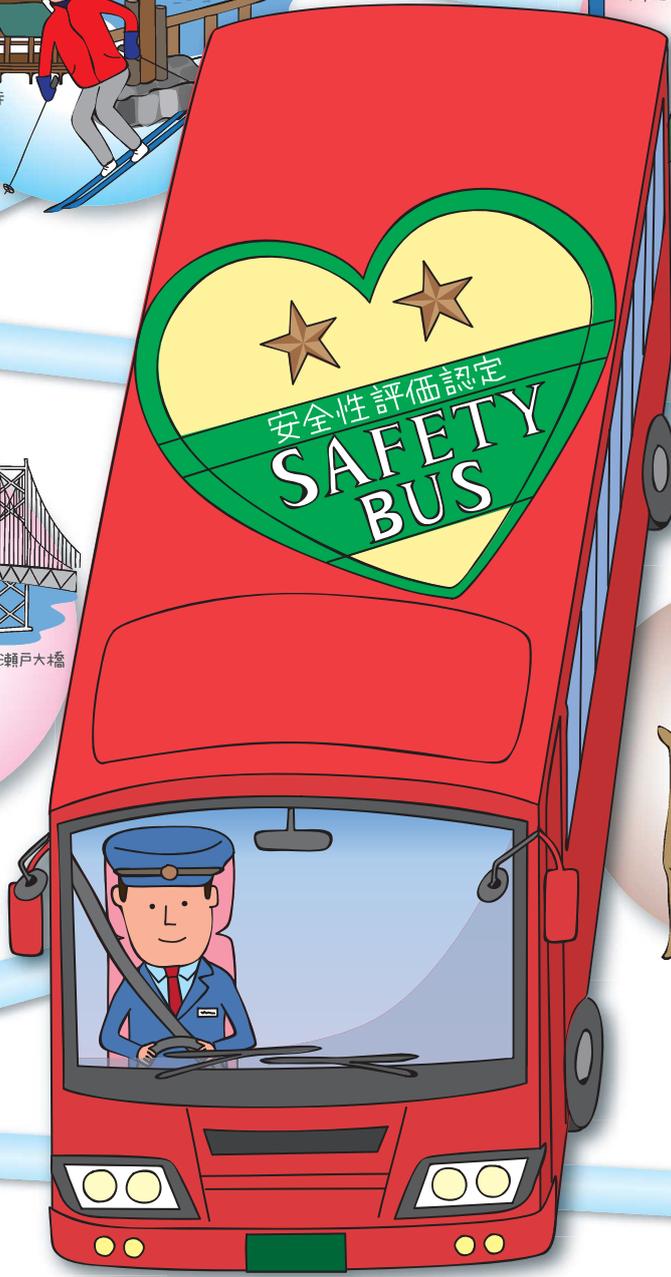
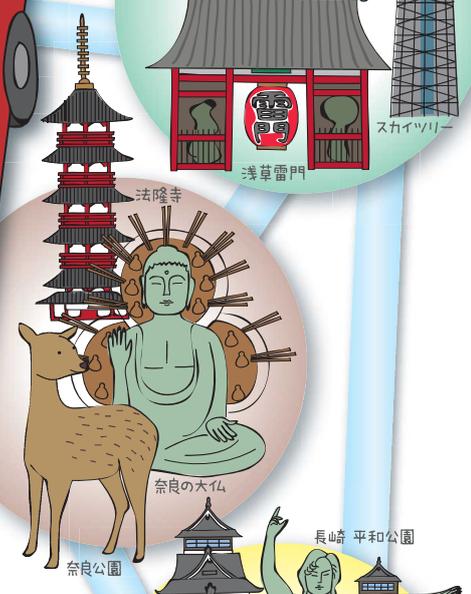
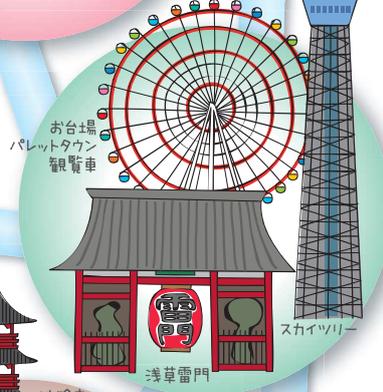
【路上での貸切バスの乗降に当たってのお願い】

- ① 降車時：旅客の降車が終了次第、バスを駐車場などに速やかに移動して頂くよう、お願いいたします。
 - ② 乗車時：添乗員又は代表者とバス乗務員が連携し、旅客に集合時間の遵守を徹底させるとともに、集合場所での旅客の全員集合を確認した上で、バスを回送し、短時間で乗車して頂くよう、お願いいたします。
- ※特に、銀座地区、新宿地区、浅草地区、秋葉原地区では、①・②の取扱いにつき、特段の配慮をお願いいたします。

なお、貸切バス事業者に対しても別添のとおり通知しておりますので、申し添えます。

さらなる安全を 目指して

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を
ぜひ、ご活用ください。



「SAFETY BUS」(セーフティバス)マークステッカーが貼ってあるバス車両は、運転者の安全教育・適性診断・健康管理、車両点検整備の実施など、高いレベルでの安全確保への取組状況が、優良なバス会社であることを示すものです。旅行会社の募集型企画旅行や貸切バス会社をお選びいただく際の基準としてご活用ください。

平成27年
6月30日現在の
認定事業者
認定事業者数
616社
(うち、ニッ星319社)
認定事業者の車両数
17,350両
※認定は事業者単位

制度と最新の認定事業者の概要は、
日本バス協会ホームページでご覧下さい。
<http://www.bus.or.jp>
〒100-0005 東京都千代田区丸の内3-4-1 新国際ビル9F
TEL.03-3216-4011 FAX.03-3216-4016

貸切バス事業者安全性評価認定委員会
NBA
公益社団法人 日本バス協会

貸切バス事業者安全性評価認定制度による認定事業者の公表

◆貸切バス事業者安全性評価認定制度とは◆

貸切バス事業者の安全性の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施しています。

※本制度は安全性に対する取組状況等を評価・認定する制度であり、事故が発生しないことを保証するものではありませんので予めご了承ください。

◆法令遵守事項と安全確保への取組状況を書類審査と訪問審査で確認しています◆

法令遵守事項 37項目

安全性に対する取組 27項目 (配点60点)

- ・記録機能を有するシステム化されたアルコールチェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
- ・デジタル式運行記録計を活用しているか
- ・ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか
- ・睡眠時無呼吸症候群(SAS)や脳検診等を実施している 等



事故及び行政処分 2項目 (配点20点)

- ・過去2年間に有責の死傷事故が発生していないか
- ・過去2年間行政処分による累積点数は配点から差し引き 等



運輸安全マネジメント状況 10項目 (配点20点)

- ・輸送の安全確保の責任体制
- ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・安全に対する会社を挙げての取組み
- ・自動車事故対策機構等の運輸安全マネジメント認定セミナーを活用しているか 等



◆訪日外国人旅行者向け貸切バスの臨時営業区域の設定について◆

訪日外国人旅行者を受け入れるに当たって、供給能力が制約要因にならないよう、より一層の受け入れ体制の整備等が必要のため、貸切バスに係る臨時営業区域を柔軟に設定できる特例措置があります。

特例措置の内容

- ①対象事業者 → 日本バス協会が実施する**貸切バス事業者安全性評価認定(日バスSafety)**を受けた事業者で、法令遵守の点で問題のない事業者
- ②営業区域 → (イ) 営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域を臨時営業区域とする。
(ロ) (イ)の他に営業所が所在する府県に隣接する道府県を運輸局の管轄区域にかかわらず臨時営業区域とする。
- ③対象旅客 → 訪日外国人旅行者
- ④期間 → 定められた期間

(イ)のケース(関東ブロックの例)

神奈川県に営業所



東京都・千葉県・埼玉県・茨城県・栃木県・群馬県・山梨県を臨時営業区域とする。

さらなる安全性を目指して

キャリアアップ

- 訪問審査による現地確認
- 有効期間は二年間の更新制



「二つ星」から「三つ星」へアップ
80点以上
高いレベルでの安全確保への取組みをさらに持続



「一つ星」から「二つ星」へアップ
80点以上
高いレベルでの安全確保への取組みを持続



最初は「一つ星」でスタート
60点以上
安全確保への取組みが優秀な貸切バス事業者

初申請は、合計点数が60点以上で「一つ星」
更新1回は60~79点で「一つ星」、80点以上で「二つ星」
更新2回は更新1回以降、継続して80点以上は「三つ星」

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要

1. 制度の目的

(1) 貸切バスは、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、イベント輸送等様々なニーズに対応する輸送サービスとして国民に広く利用されており、良質なサービスの提供が今後とも期待されています。

しかし、利用者や旅行会社にとっては、利用しようとする個々の貸切バス事業者が安全性の確保のための取り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ことから、安全性が十分に考慮されないまま利用する事業者が選択される場合があります。

貸切バス事業者安全性評価認定制度（以下「評価認定制度」という。）は、公益社団法人である日本バス協会において、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で、平成23年度から運用を開始しました。

評価認定制度によって認定を受けた事業者（以下「認定事業者」という。）については、国土交通省並びに日本バス協会のホームページにおいて公表するとともに、運行するバスの車体に認定事業者の証である「SAFETY BUS」（セーフティバス）マークを貼付することや、各事業者のホームページや従業員の名刺などにシンボルマークを表示することなどを通じ、認定事業者であることを外観から知ることができます。

これにより、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としています。

評価認定制度のシンボルマーク



このマークは、貸切バスをご利用されるお客様が安心してバス会社を選択できるよう、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す。

「SAFETY BUS」（セーフティバス）は、安全に対して弛まぬ努力をし続けているバスを意味します。

(2) 評価認定制度については、国土交通省において事業用自動車の事故の削減を目的として平成21年3月にまとめた「事業用自動車総合安全プラン2009」に位置付けるとともに、「平成23年度国土交通省交通安全業務計画」においても道路交通の安全に関する施策としてその普及を図ることとされております。

さらに、平成23年6月に取りまとめられた「バス事業のあり方検討会中間報告」においても、同制度が広く関係者及び一般利用者に普及するよう、適切に取り組んでいくことが必要とされ、国は、同制度の普及促進に向けた取り組みを積極的に支援するべきとされております。

2. 評価認定制度の検討経緯

- (1) 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を契機として、19年6月に国土交通省、貸切バス事業者、旅行会社、両業界の団体、労働組合をメンバーとする「貸切バスに関する安全等対策検討会」が設置され、19年10月にとりまとめられた報告書において、「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、その対応として、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）について提言されました。
- (2) このため、平成20年9月に国土交通省、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、労働組合をメンバーとする「貸切バス事業者の安全性等評価・認定制度検討委員会」を設置し、利用者が貸切バス事業者を選択できるよう、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評価・公表する制度として、評価・認定基準、実施主体の要件、実施方法等について検討が行われ、平成21年3月に報告書がとりまとめられました。（報告書はこちら <http://www.mlit.go.jp/common/000037833.pdf>）
- (3) この報告書は、評価・認定制度の構築に当たって必要と考えられる骨格部分がとりまとめられたものですが、評価・認定制度を実際に運用していくためには、実施主体を中心に詳細な評価・認定基準、審査マニュアル、制度の名称、手数料、利用者に対する効果的なPR方法等の制度の詳細について具体的に検討していく必要があります。実施主体となられた日本バス協会に平成21年11月「貸切バス事業者の安全性評価・認定制度における詳細設計検討委員会」が設置され、制度の詳細設計が行われました。

3. 評価認定制度の概要

(1) 評価認定の対象

貸切バス事業者の申請に基づき行う任意の制度で、法人単位で評価認定を行います。
(バス協会の会員でなくとも評価認定の対象となります。)

(2) 申請条件

申請する貸切バス事業者は、以下の条件を全て満たしている必要があります。

- ① 事業許可取得後3年以上経過していること。
- ② 安全性に対する取組状況における法令遵守事項に関する違反がないこと。
- ③ 過去2年間に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第3号に規定する事故（「死傷事故」）が発生していないこと。
- ④ 過去1年間に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第1号に規定する事故（「転覆等の事故」）又は悪質な法令違反（飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、居眠り、覚せい剤・危険ドラッグ等の薬物乱用、救護義務違反 等）による運行等が発生していないこと。
- ⑤ 過去1年間に、1営業所1回当たり30日車以上の行政処分が発生していないこと。
- ⑥ 過去に認定取消を受けた際の欠格期間に該当していないこと。

(3) 評価認定の方法

評価認定の方法は、①安全性に対する取組状況、②事故及び行政処分の状況、③運輸安全マネジメントの取組状況について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、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、評価認定が行われます。

認定基準は以下のとおりです。

- ① 申請条件を満たしていること。
- ② 評価点数の合計が60点以上であること。
- ③ 各評価項目が下記の基準点以上であること。

大項目	法令遵守事項(20点)		評価事項(Ⅰ.については上位事項)(80点)	
	配点	基準点	配点	基準点
Ⅰ. 安全性に対する取組状況	20点	20点	40点	10点
Ⅱ. 事故及び行政処分の状況			20点	事故のみ
			(事故 10点)	10点
		(行政処分 10点)		
Ⅲ. 運輸安全マネジメント取組状況			20点	10点

注 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。

注 行政処分の点数は、配点ー累積点数(配点を超える場合は0点)であるため、基準点は設定しない。

日本バス協会における書面審査及び訪問審査は、具体的には、例えば、

- ① 安全性に対する取組状況については、アルコールチェッカーを導入して点呼を行っているか、デジタコを活用しているか、ドライブレコーダを導入し教育・指導を行っているか等、法令遵守事項よりも高いレベルにあるかを審査します。
- ② 事故については、過去2年間に有責の第一当事者となる死傷事故を起こしておらず、かつ、過去1年間に有責の第一当事者となる転覆等の事故、または悪質違反による事故を起こしていないかを審査し、事故がなければ10点、事故があれば0点となります。
また、行政処分については、行政処分による累積点数を配点(10点)から差し引き、残ったものが点数となり、累積点数が配点を超える場合は0点となります。
- ③ 運輸安全マネジメント取組状況については、PDCAサイクルによる安全管理体制についての継続的改善と、輸送の安全に係る情報の公表について、それぞれの取り組みが適切に実施されているかを審査します。

※ Plan(安全管理体制の構築)、Do(安全管理体制の実施)、
Check(安全管理体制のチェック)、Act(安全管理体制の見直し・改善)

(4) 有効期間

2年間

(5) 認定の取消条件 ※この取消条件は平成27年4月1日から適用します。

認定事業者の安全性の状況を反映する制度とするため、認定後、死傷事故、転覆等の事故や悪質違反による運行を起こしたり、30日車以上の行政処分を受けたりした場合は、認定の取消しを行い、さらに一定期間申請ができなくなります。

認定の取消基準	欠格期間
ア 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	3年間
イ 有効期間内に有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第3号に該当する「死者を生じた事故」が発生した場合	2年間
ウ 有効期間内に有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第3号に該当する「重傷者を生じた事故」が発生した場合	1年間
エ 有効期間内に、有責・他責を問わず、死傷事故又は転覆等の事故が発生したり、30日車以上の行政処分を受けたのにもかかわらず、30日以内に日本バス協会に報告しなかった場合	2年間
オ 有効期間内に、1営業所1回あたり30日車以上の行政処分を受けた場合	1年間
カ 有効期間内に、事業者の責めに帰する「転覆等の事故」又は「悪質違反による運行等」が発生した場合	1年間
キ 有効期間内に、認定事業者から認定辞退の申出があった場合	なし

注 認定の取消基準 ア～キは、全て貸切バス事業に係るものを対象とします。

注 認定を受けるまでの間（審査期間中）に、ア～キに該当する事象が発生した場合も、失格として審査を中止します。

(6) 評価認定制度の更新申請

認定種別については以下のように運用します。

- ア 認定種別は一つ星、二ツ星、三ツ星の三種類です。
- イ 初回申請の事業者が60点以上得点した場合は、一つ星事業者となります。
(59点以下の事業者は認定されません)
- ウ 更新1回目以降、一つ星事業者が60点以上79点以下の場合は引き続き一つ星事業者となり、80点以上得点した場合は二ツ星事業者に昇格します。(59点以下の事業者は剥奪)
- エ 更新2回目以降、二ツ星事業者が80点以上得点した場合は三ツ星事業者に昇格し、60点以上79点以下の場合は、一つ星事業者に降格します。(59点以下の事業者は剥奪)
- オ 更新3回目以降、三ツ星事業者が80点以上得点した場合は引き続き三ツ星事業者となり、60点以上79点以下の場合は一つ星事業者に降格します。(59点以下の事業者は剥奪)
- カ 認定の有効期間は2年間です。更新申請も2年に1回必要です。
- キ 認定の取り消しを受けた事業者、又は更新を受けなかった事業者が申請をする場合は、初回申請として扱います

