

## 貸切バス事故の再発防止に向けて

横川 美紀 Miki Yokokawa

自動車コンサルティング事業部  
主任コンサルタント

竹村 公一 Koichi Takemura

自動車コンサルティング開発部  
部長（統括担当）

### はじめに

2016年1月15日未明に発生した軽井沢スキーバスの事故は、乗員乗客15名が死亡、26名が重軽傷を負うという大惨事となった。事故原因については調査中であり、徹底した究明が待たれる。この事故以後も、観光バスの蛇行運転（兵庫県淡路市：1月17日）、観光バスのガードレールへの衝突事故（愛媛県今治市：1月20日）、観光バスの単独事故（東京都大田区：1月20日）など貸切バスの事故が相次いでいる。貸切バスについては、これら以外にもここ数年重大事故が発生しており、再発防止に向け、国土交通省を中心に官民一体となった取組みが図られているところである。

本稿では、1月15日未明に発生した軽井沢スキーバスの事故に関するこれまでの報道を踏まえ、事業者として再発防止にいかに取り組んでいくべきかを述べていくこととする。

### 1. 事故の概要と要因

#### 1.1. 事故の概要

当該バスは14日午後11時に、斑尾高原に向け、東京都渋谷区原宿を出発した。旅行会社がまとめた行程表によると、関越自動車道や上信越自動車道を経て、15日午前7時半頃に長野県飯山市のホテルに到着する予定であった。しかし、行程の途中、15日午前1時59分頃に事故が発生した。現場は国道18号線碓氷バイパスの山あいの峠であり、上り坂が終わり、カーブの続く下りに差し掛かったところであった。

詳細な事故の要因については、事業用自動車事故調査委員会<sup>1</sup>が現在調査中であるが、現時点で報道されている事項で問題点と考えられるものは以下の通りである。

- ・当日乗務前点呼をしていなかった。
- ・運転手の採用時に健康診断をしていなかった。
- ・行政が定める最低金額の運賃を下回る価格で旅行会社から業務を受託していた。
- ・複数の乗客から「シートベルト着用のアナウンスがなかった」と証言されている。
- ・運行経路を変更する際に運行管理者に報告をしていなかった。
- ・大型バスの運転経験が少なかった。

<sup>1</sup> 社会的影響が大きい重大事故の調査のために国土交通省と警察庁により2014年6月に設置された委員会。詳細は本レポート「1.2.」参照。

## 1.2. 事業用自動車事故調査委員会の概要と今後の事故要因の調査

事業用自動車事故調査委員会の概要は以下の通りである。軽井沢スキーバスの事故についても同委員会での調査を経て、分析結果が公表されることとなる。

### (1) 発足の目的

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と客観的でより質の高い再発防止策の提言が求められている。

### (2) 組織体制

国土交通省と警察庁の協力のもと、公益財団法人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ている。

### (3) 発足日

2014年6月（第一回会合を2014年6月26日に実施）

### (4) 事故調査の流れ

調査対象事故は、「特別重要調査対象事故」と「重要調査対象事故」に区分され、要因分析、再発防止策（案）の作成・審議を行い（年4回程度）、再発防止策に関する意見を報告書として取りまとめる。

なお、軽井沢スキーバスの事故は「特別重要調査対象事故」となる見通しである。

### (5) 公表済みの報告書

事業用自動車事故調査委員会の報告書は、国土交通省のホームページに掲載されている。現在公表されているものは以下の通りである（表1、表2）。

表1 事業用自動車事故調査委員会による公表済みの報告書（特別重要調査対象）<sup>2</sup>

発生年月日	発生場所	報告書名称	公表年月日
2014年9月26日	神奈川県平塚市 小田原厚木道路	・貸切バスの追突事故【概要版】 ・貸切バスの追突事故	2015年11月11日

表2 事業用自動車事故調査委員会による公表済みの報告書（重要調査対象）<sup>3</sup>

発生年月日	発生場所	報告書名称	公表年月日
2014年7月15日	新潟県小千谷市 国道17号線	・トラクタ・コンテナセミトレーラの横転事故	2015年4月15日
2014年8月7日	大分県臼杵市 国道10号線	・大型トラックの積載物（劇物）落下漏洩事故	2015年4月15日
2014年8月4日	東京都江東区 首都高速9号線	・貸切バスの追突事故【概要版】 ・貸切バスの追突事故	2015年7月29日
2014年8月23日	大阪府及び和歌山県	・トラクタ・コンテナセミトレーラの漏洩事故 【概要版】 ・トラクタ・コンテナセミトレーラの漏洩事故	2015年11月11日

<sup>2</sup> 国土交通省事業用自動車事故調査委員会, <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>, (アクセス日: 2016-1-20) を元に当社作成。

<sup>3</sup> 同上。

2014年8月25日	静岡県富士市 東名高速道路	・貸切バスの追突事故【概要版】 ・貸切バスの追突事故	2015年11月11日
------------	------------------	-------------------------------	-------------

## 2. 近年の貸切バスに関わる重大事故とその対策

ここ数年、貸切バスの運行に関しては重大事故が発生しており、行政はその事故に応じ対策を打ち出している。本章では、近年の重大事故の概要とそれに向けた行政や業界団体による対策について紹介する。

### ・A観光バス事故（2007年2月18日）

観光バス会社が運行していたスキーツアーバスが、大阪中央環状線を走行中に大阪モノレールの高架支柱に激突した事故。乗員1名が死亡、乗員乗客26名が重軽傷を負った。

この事故を契機として、2011年から公益社団法人日本バス協会（以下「日本バス協会」）により「貸切バス事業者安全性評価認定制度」が開始された。

#### □貸切バス事業者安全性評価認定制度とは

貸切バス事業者からの申請に基づき、日本バス協会が安全性や安全の確保について評価認定を行う制度。認定を受けた事業者は、国土交通省ならびに日本バス協会のホームページにおいて公表されるとともに、「SAFETY BUS」マークの車両への貼付、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が可能となる。

制度が開始される前は、消費者や旅行会社といったユーザーにとって、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が難しく、その結果、安全性が十分に考慮されないまま貸切バス事業者が選択されることがあった。

### ・関越道高速ツアーバス事故（2012年4月29日）

関越自動車道の藤岡ジャンクション付近にて高速ツアーバスが防音壁に衝突した事故。乗客7名が死亡、乗員乗客39名が重軽傷を負った。

この事故を契機として、「高速ツアーバス」は廃止され、「新高速乗合バス」制度に移行となった（2013年8月）。

#### □「高速ツアーバス」と「新高速乗合バス」

「高速ツアーバス」は、旅行代理店が貸切バスを借り上げて都市間の人員輸送を行う「募集型企画旅行商品」という形で運用されていた。主に都市間夜行バス（深夜バス）として、料金面、利便性、快適性などから消費者に支持され普及した。

しかし、2012年の関越自動車道での事故を受け、事業者は2013年7月末までに「新高速乗合バス」制度への移行が義務付けられた。移行する事業者は、バス停を設置したり、行先表示をするなど道路運送法上の規制を受けることとなった。

### ・北陸道高速バス事故（2014年3月3日）

北陸自動車道上り小矢部川サービスエリアにて高速バスが大型トラック2台に衝突した事故。乗員乗客2名が死亡、乗客等26名が重軽傷を負った。

この事故の原因は、乗務員の健康に起因したものであると分析されており、この事故を契機として、国土交通省は「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル<sup>4</sup>」を改訂した（2014年4月）。

#### □事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル

国土交通省では、重大事故（死者や10人以上の負傷者のあった交通事故等）に加え、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について、自動車事故報告規則に基づく報告を求めている。こういった重大事故は、特に近年増加しており、国土交通省は2010年7月に「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」としてまとめ、同省ホームページにて掲載、事業者の活用を促している。

内容は、以下をポイントとしてまとめられている。

- ・健康診断等に基づき、どのように運転者の健康管理を実施すべきか。
- ・乗務前の点呼において、どのように運転者の健康状態を確認し、乗務の可否を判断するか。
- ・乗務中に運転者の健康状態に問題が生じた場合に、どのように対処するか。

2014年4月には以下の改訂がなされ、運転者の健康状態についてより踏み込んだ対応を義務付けている。

- ・健康診断後のフォローアップ。
- ・外見上の前兆や自覚症状を確認し必要と認められる場合は医師の診断を受けさせる。
- ・運転者の業務外での医師の診断・治療にて一定の病気等の所見があるとの診断結果を受けた場合には運転者が事業者へ報告し、事業者は医師から運転の乗務に関わる意見を聴取する。

なお、以上は一部であり詳細は、国土交通省のホームページを参照されたい。

### 3. 貸切バス事業者に向けた安全対策

国土交通省では、2012年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会<sup>5</sup>」において貸切バスの安全性向上に向けた施策を中心に検討がされた。同省は、その結果を踏まえ、2013年4月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン<sup>6</sup>（以下「安全・安心プラン」）」を策定した。安全・安心プランでは、「新高速乗合バスへの移行・一本化」（概要は前章を参照）と「貸切バスの安全性向上」が具体的取組みとして定められている。

安全・安心プランの策定にあたり、国土交通省では、貸切バス事業者をめぐる構造的問題を次の通り分析をしている（図1）。

- ・規制緩和により事業者数・車両数は大幅増大したが、需要増は限定的
  - 価格競争の激化、事業者収入の低下
  - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
  - 届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり
  - 口頭による発注・取引の慣行化

<sup>4</sup> 国土交通省自動車局、事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル、[http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h26\\_2.pdf](http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resource/data/h26_2.pdf)、（アクセス日：2016-1-20）

<sup>5</sup> 貸切バスの安全性向上に向けた施策を中心に検討を進めるため、2012年10月に設置された検討会。学識経験者、バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成。

<sup>6</sup> 国土交通省自動車局、高速・貸切バスの安全・安心回復プラン、<http://www.mlit.go.jp/common/000993596.pdf>、（アクセス日 2016-1-20）

・許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

図1 貸切バス事業者をめぐる構造的問題<sup>7</sup>

策定された安全・安心プランでは、この分析を元に、「貸切バスの安全性向上」の施策として、「(1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化」、「(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底」、「(3) ビジネス環境の適正化・改善」を挙げている。

以降では、「貸切バスの安全性向上」に焦点を当て、これら3つの施策の概要について触れる。

(1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化

安全・安心プランでは、貸切バス事業者の新規参入・参入後の安全性のチェックの強化が定められている。ポイントは以下の通りである（具体的な項目については表3をご参照いただきたい）。

- ▶ 道路運送法の許可審査を厳格化し、輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。
  - ▶ 事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から排除する。

表3 参入時・参入後の安全性チェック項目<sup>8</sup>

措置名	具体的内容	実施時期
役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するほか、試験方法等を厳格化する。	2013年10月
運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。	2013年10月
営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。	2013年10月
所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	(1) 参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げる。 (2) 事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。	(1) 2013年10月 (2) 2013年12月
法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。	2013年10月

<sup>7</sup> 国土交通省自動車局、高速・貸切バスの安全・安心回復プラン、<http://www.mlit.go.jp/common/000993596.pdf>, (アクセス日: 2016-1-20) を元に当社作成。

<sup>8</sup> 同上。

業界団体を中心した適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	実施可能な地域から順次実施
悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。	2013年10月

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

安全・安心プランでは、全ての貸切バス事業者での安全最優先経営の徹底が定められている。

ポイントは以下の通りである。

- ▶ 運輸安全マネジメント実施義務付けの対象を全ての貸し切りバス事業者へ拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る（具体的な項目については表4をご参照いただきたい）。

表 4 全ての事業者が安全優先経営を徹底するための項目<sup>9</sup>

措置名	具体的内容	実施時期
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	(1) 全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。 (2) 安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。	(1) 2013年10月 (2) 2013年4月
運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。	2014年5月
交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。	2013年8月
デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	(1) 交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。 (2) ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。	(1) 2014年1月 (2) 2013年4月

<sup>9</sup> 脚注7に同じ。

(3) ビジネス環境の適正化・改善

安全・安心プランでは、貸切バス事業者を取り巻くビジネス環境の適正化と改善が定められている。ポイントは以下の通りである。

- ▶ 安全コストが適切に反映されたわかりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底を図る(具体的な項目については表5を参照いただきたい)。

表5 ビジネス環境の適正化・改善<sup>10</sup>

措置名	具体的内容	実施時期
運賃・料金制度の改革	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する。	2014年4月
貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めている。	2013年4月以降強化
運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	2014年7月
円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。	2013年10月

安全・安心プランには、現状を鑑みた上で必要と考えられる対策が盛り込まれていることがわかる。貸切バス事業者の安全性向上のためには、安全・安心プランを事業者が確実に実行することが求められており、これを確実なものにするためにも、行政や民間による第三者のチェックも必要であろう。

おわりに

2000年代の規制緩和の流れのなかで、旅客運送の分野においても新規参入が進み、事業者数・車両数は大幅に増加した。事業者間の競争が活発となることで、消費者として、利便性、快適性が高まり新たなサービスを享受できたという側面は一定評価できるであろう。しかし、競争が過剰に激化することにより安全性が軽視され、結果としてこのような重大な事故が発生することは許されないことである。貸切バス事業者は、あらためて安全・安心プランに定められた項目を中心に自らチェックし、再びこのような悲劇が繰り返されないようにすべきである。

旅客自動車運送事業者の基本的な法令である道路運送法第一条には、以下のように当該法律の目的が記載されている。

<sup>10</sup> 脚注7に同じ。



「この法律は、貨物自動車運送事業法と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。」

旅客運送に関わるすべての関係者は、この第一条を常に念頭におき業務に携わるべきではないだろうか。

## 参考文献

- 国土交通省事業用自動車事故調査委員会, <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>, (アクセス日: 2016-1-20)
- 公益社団法人日本バス協会, 貸切バス事業者安全性認定制度, <http://www.bus.or.jp/safety/>, (アクセス日: 2016-1-20)
- 国土交通省自動車局, 「新高速乗合バス」について, [www.mlit.go.jp/common/000219455.pdf](http://www.mlit.go.jp/common/000219455.pdf), (アクセス日: 2016-1-20)
- 国土交通省自動車局, 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル, [http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resourse/data/h26\\_2.pdf](http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03analysis/resourse/data/h26_2.pdf), (アクセス日: 2016-1-20)
- 国土交通省自動車局, 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン, <http://www.mlit.go.jp/common/000993596.pdf>, (アクセス日: 2016-1-20)

## 執筆者紹介

**横川 美紀** Miki Yokokawa

自動車コンサルティング事業部  
主任コンサルタント  
専門は自動車事故防止

2013年2月より2015年3月まで、国土交通省大臣官房運輸安全監理官付企画第三係長兼運輸安全調査官として在籍

**竹村 公一** Koichi Takemura

自動車コンサルティング開発部  
部長(統括担当)  
専門は自動車事故防止

## 損保ジャパン日本興亜リスクマネジメントについて

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社は、損保ジャパン日本興亜グループのリスクコンサルティング会社です。全社的リスクマネジメント(ERM)、事業継続(BCM・BCP)、火災・爆発事故、自然災害、CSR・環境、セキュリティ、製造物責任(PL)、労働災害、医療・介護安全および自動車事故防止などに関するコンサルティング・サービスを提供しています。詳しくは、損保ジャパン日本興亜リスクマネジメントのウェブサイト(<http://www.sjnk-rm.co.jp/>)をご覧ください。

## 本レポートに関するお問い合わせ先

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社  
自動車コンサルティング事業部  
〒160-0023 東京都新宿区西新宿1-24-1 エステック情報ビル  
TEL: 03-3349-5437 (直通)