

「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確保のための取組を適切に行っているかどうかを見極めるのは難しいことから、安全性が十分に考慮されないまま貸切バス事業者を選択してしまう場合があります。

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、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、2011年度から運用を開始しました。

評価認定制度の認定を受けた貸切バス事業者（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、貸切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、名刺などに表示することなどを通じ、認定事業者であることを確認できます。

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組の促進を図り、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、貸切バスを利用されるお客様が安心して貸切バス事業者を選択できるよう、安全に対する取組状況が優良な貸切バス事業者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、安全に対してたゆ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2009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、2011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、評価認定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、国は評価認定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) 2007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、2007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」が設置されました。2007年10月に取りまとめられた報告書において、「安全等に対する取組を、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、2008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、2009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、実施主体となられた日本バス協会に2009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。

※ バス協会の会員ではない非会員の事業者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「死者を生じた事故」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3号に規定する「重傷者を生じた事故」が発生していないこと。
- ⑤ 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4号に規定する「10人以上の負傷者を生じた事故」で負傷の程度が著しい場合注1が発生していないこと。
- ⑥ 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(以下「転覆等の事故」という)又は悪質な法令違反による運行等(以下「悪質違反による運行等」注2という)が発生していないこと。
- ⑦ 過去1年間に、1営業所1回当たり50日車を超える行政処分を受けていないこと。
- ⑧ 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。

注1 10人以上の負傷者を生じた事故で「負傷の程度が著しい場合」に該当するもの
→ 1日で治療を完了する者は除き、2日以上通院する場合。

注2 「悪質違反による運行等」に該当するもの
→ 飲酒、酒気帯び、無免許、無資格、居眠り、覚せい剤・危険ドラッグ等薬物の乱用、救護義務違反、携帯電話使用に伴う事故 等

※ 申請条件①～⑧は全て貸切バス事業に係るものを対象とします。

※ 申請条件③～⑥の有責の第一当事者に該当することが申請後に確定した場合には、失格として審査中止若しくは取消の対象とします。

(3) 評価認定の方法

以下の項目について、日本バス協会において書類及び訪問審査を行い、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た貸切バス事業者安全性評価認定委員会にて審議し、認定事業者を決定いたします。

- 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

基準点・配点

① 評価点数の合計が60点以上であること。
 ② 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) | | 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 | 10点 | 40点 | 10点 |
| II. 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 |
| III. 運輸安全マネジメント取組状況 | | | / | |

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－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。

- ① 安全性に対する取組状況については、運行管理者に所定の講習を受けさせているか、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、ドライブレコーダを導入し教育・指導を行っているか等について審査します。
- ② 事故については、申請条件の③～⑥に該当していなければ10点、該当している場合には申請できません。
 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) 認定の取消基準

認定事業者が以下のいずれかに該当した場合、認定を取消し、欠格期間（申請できない期間）は以下のとおりとします。なお、認定の取消しとなった事業者については、認定取消日から約1週間日本バス協会のホームページで公表いたします。

| 認定の取消条件 | 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 | 認定取消日から3年間 |
| イ 認定期間内に、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 | 認定取消日から2年間 |
| ウ 認定期間内に、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 | 認定取消日から1年間 |
| エ 認定期間内に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第4号に該当する「10人以上の負傷者を生じた事故」で負傷の程度が著しい場合 | 認定取消日から1年間 |
| オ 認定期間内に、有責・他責を問わず、「死亡事故」、「重傷事故」、「10人以上の負傷者を生じた事故」、「転覆等の事故」又は「悪質違反による運行等」が発生したり、30日車以上の行政処分等（警告を含む）を受けたにもかかわらず、故意に30日以内に日本バス協会に報告しなかった場合 | 認定取消日から2年間 |
| カ 認定期間内に、1営業所1回当たり50日車を超える行政処分を受けた場合 | 認定取消日から1年間 |
| キ 認定期間内に、有責の第一当事者となる自動車事故報告規則第2条第1号に該当する「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 | 認定取消日から1年間 |
| ク 一ツ星認定事業者が同じ有効期間内に同じ営業所において2回目の1営業所1回当たり30日車以上50日車以下の行政処分等（警告を含む）を受けた場合 | 認定取消日から1年間 |
| ケ 認定期間内に、認定事業者から認定辞退の申出があった場合 ただし、ア～クに該当する場合は認定を取消す | なし |

※ 上記の認定の取消基準ア～ケに該当する事象は、申請日以降に発生した場合も、失格として審査中止若しくは取消の対象とします。

※ 複数の認定の取消基準に該当する場合、欠格期間は最も期間の長いものを適用します。

※ 認定の取消基準ア～ケは、全て貸切バス事業に係るものを対象とします。

※ 「10人以上の負傷者を生じた事故で負傷の程度が著しい場合」とは、1日で治療が完了するものは除き、2日以上通院する場合とします。

※ 認定の取消処分を行う場合にあつては、事前に当該事業者に対して弁明の機会を与えます。

※ 認定取消及び審査中止となった場合でも申請料は返金いたしません。

※ 「10人以上の負傷者」「転覆等の事故」「悪質違反による運行等」の定義は「3.(2)申請条件」に記載しています。

※ 認定の取消基準は変更される場合があります。

(5) 認定種別

認定種別は一ツ星・二ツ星・三ツ星の3種類です。認定種別は以下のように決定します。

[新規申請の場合]

- ① 60点以上で一ツ星の認定となります(★)。
 ※ 新規申請の場合、認定種別は全て一ツ星となります。
 新規から二ツ星・三ツ星の取得はできません。

[更新申請の場合(現在一ツ星を取得している場合)]

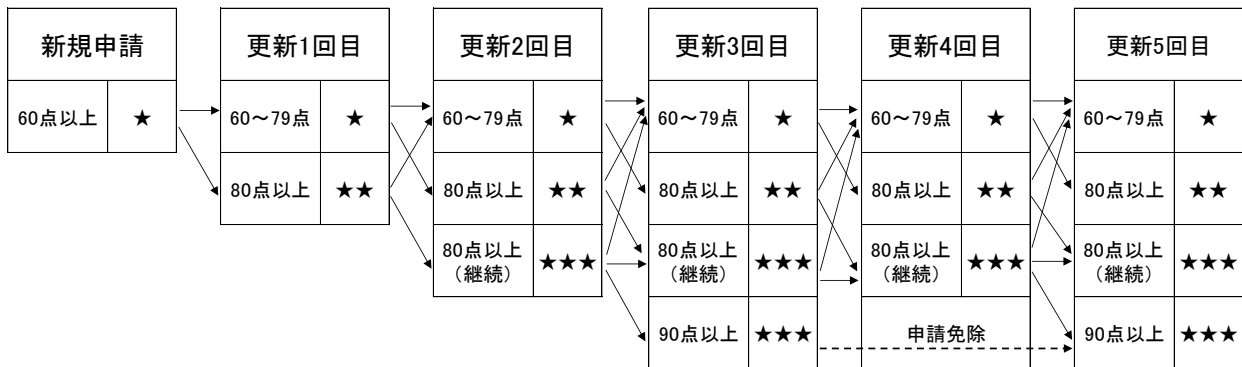
- ① 60点以上79点以下の場合は一ツ星の継続となります(★)。
- ② 80点以上で二ツ星の認定となります(★★)。三ツ星の取得はできません。

[更新申請の場合(現在二ツ星を取得している場合)]

- ① 60点以上79点以下の場合は一ツ星の認定となります(★)。
- ② 80点以上で三ツ星の認定となります(★★★)。
 ※ 二ツ星の認定が継続されることはありません。

[更新申請の場合(現在三ツ星を取得している場合)]

- ① 60点以上79点以下の場合は一ツ星の認定となります(★)。
- ② 80点以上で三ツ星の更新となります(★★★)。
- ③ 90点以上で三ツ星の更新をした場合は、次回の申請は4年後となります(★★★)。



注1 認定の取消を受けた事業者、又は更新申請をしなかった事業者が再度申請する場合は、新規申請として扱います。

注2 認定期間を継続するには2年に1回の更新申請が必要です。

注3 三ツ星認定事業者が更新の際に書類審査で90点以上得点した場合は、2年後の更新を免除し、4年後の更新となります。