

「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」が設置されました。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) <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号に規定する事故（以下「死傷事故」という）が発生していないこと。
- ④ 過去1年間に、10人以上の負傷者を生じた事故で負傷の程度が著しい(注1)場合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。
- ⑥ 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（平成28年11月30日以前に行われた監査の結果による場合は、1営業所1回当たり30日車以上の行政処分）を受けていないこと。
- ⑦ 過去に認定取り消し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。

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、危険運転、危険ドラッグ等薬物の乱用、救護義務違反、等

※ 申請条件①～⑦は全て貸切バス事業に係るものを対象とします。

(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を開催し、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	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			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－累積点数（配点を超える場合は0点）であるため、基準店は設定しない。

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10人以上の負傷者を生じた事故、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

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事故を起こしたり、車両停止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、一定期間申請ができなくなります。

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、「死傷事故」・「10人以上の負傷者を生じた事故」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、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、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	認定取消日から1年間
ク 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	なし

注 上記の認定の取消条件ア～キに該当する事象は、申請から認定までの間に発生した場合も、同様の取扱いとします。

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

注 認定の取消条件 ア～ク は、全て貸切バス事業に係るものを対象とします。

注 「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。

注 認定取消の処分について不服がある場合は、当該事業者に対して弁明の機会を与えます。

注 認定の取消を受けた場合、および審査を中止した場合でも申請料は返金いたしません。

注 「死傷事故」「10人以上の負傷者」「転覆等の事故」「悪質違反による運行等」の定義は申請案内書の申請条件に記載しています。

注 認定の取消条件は予告なく変更される場合があります。

注 認定の取消条件「カ」については、監査日が平成28年12月1日以降からの処分に適用する。監査日が平成28年11月30日までの処分については、1営業所1回当たり30日車以上の行政処分を受けた場合に認定を取消とする。

(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。

[初回申請の場合]

- ① 60 点以上で一ツ星の認定となります (★)。

※初回申請の場合、認定種別は全て一ツ星となります。初回から二ツ星・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。

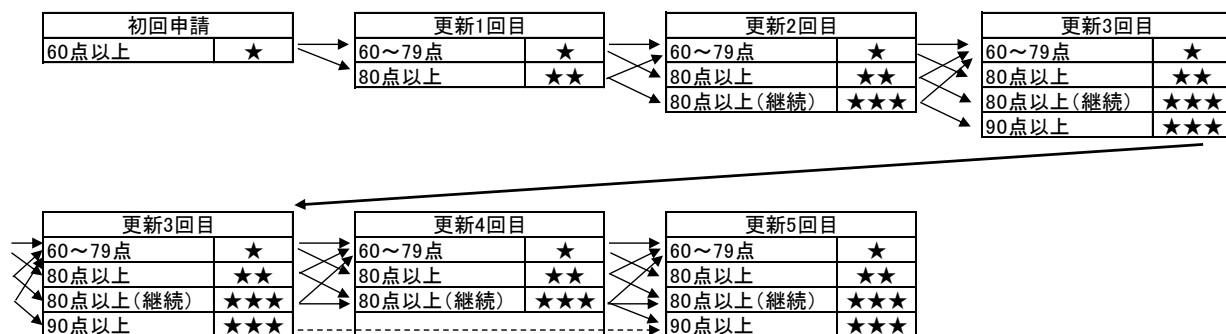
[更新申請の場合 (現在二ツ星を取得している場合)]

- 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 (★★★)。



更新は2年に1回

※ただし、三ツ星認定事業者が更新で90点以上を得点した場合は次回の申請を免除し、次々回の申請とする。

注1：認定の取り消しを受けた事業者、又は更新申請をしなかった認定事業者が再度申請する場合は、初回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で90点以上を得点した場合は次回の更新を免除し、次々回の申請となります。