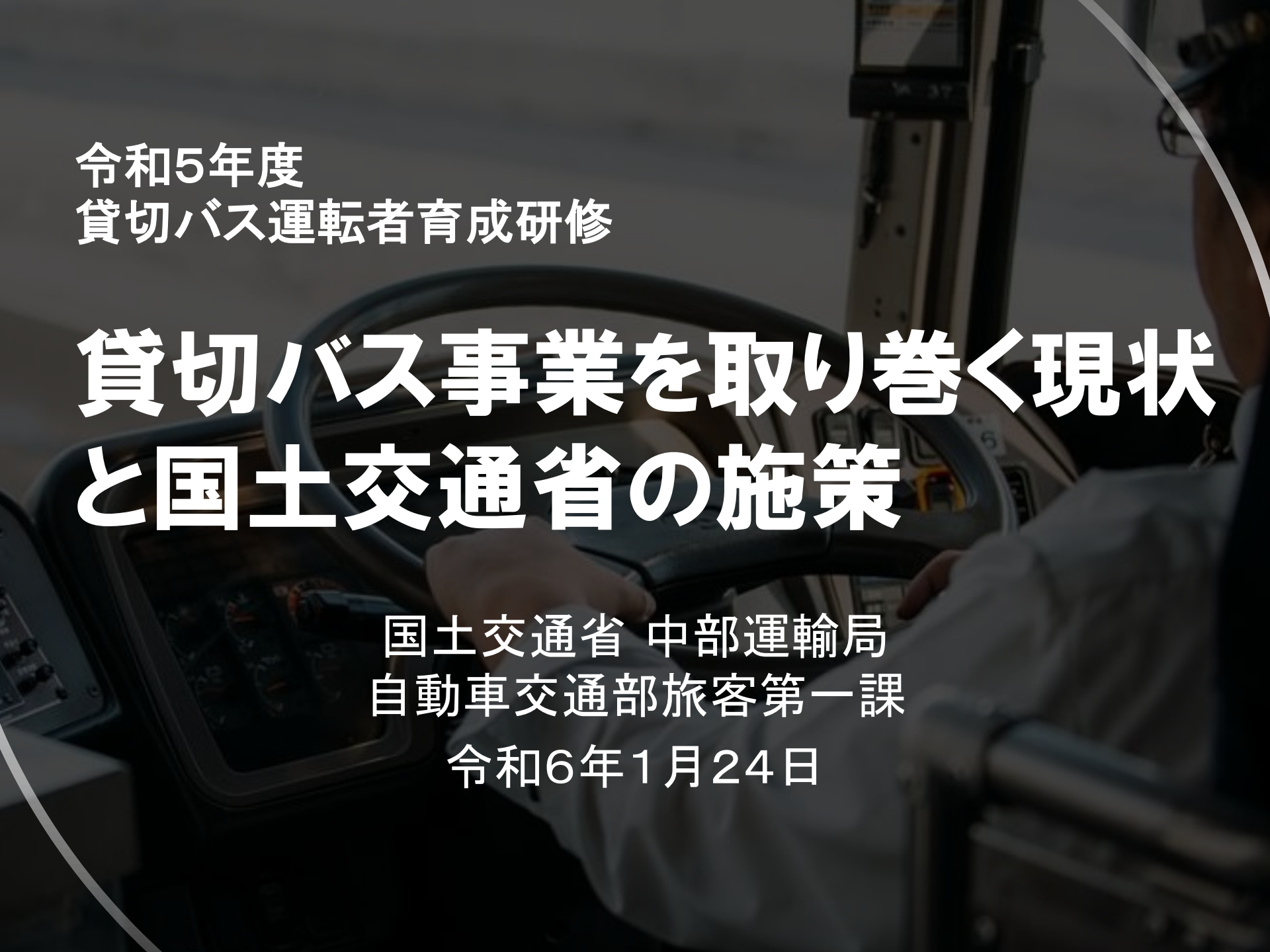




令和5年度
貸切バス運転者育成研修

貸切バス事業を取り巻く現状 と国土交通省の施策

国土交通省 中部運輸局
自動車交通部旅客第一課

令和6年1月24日

Contents

01

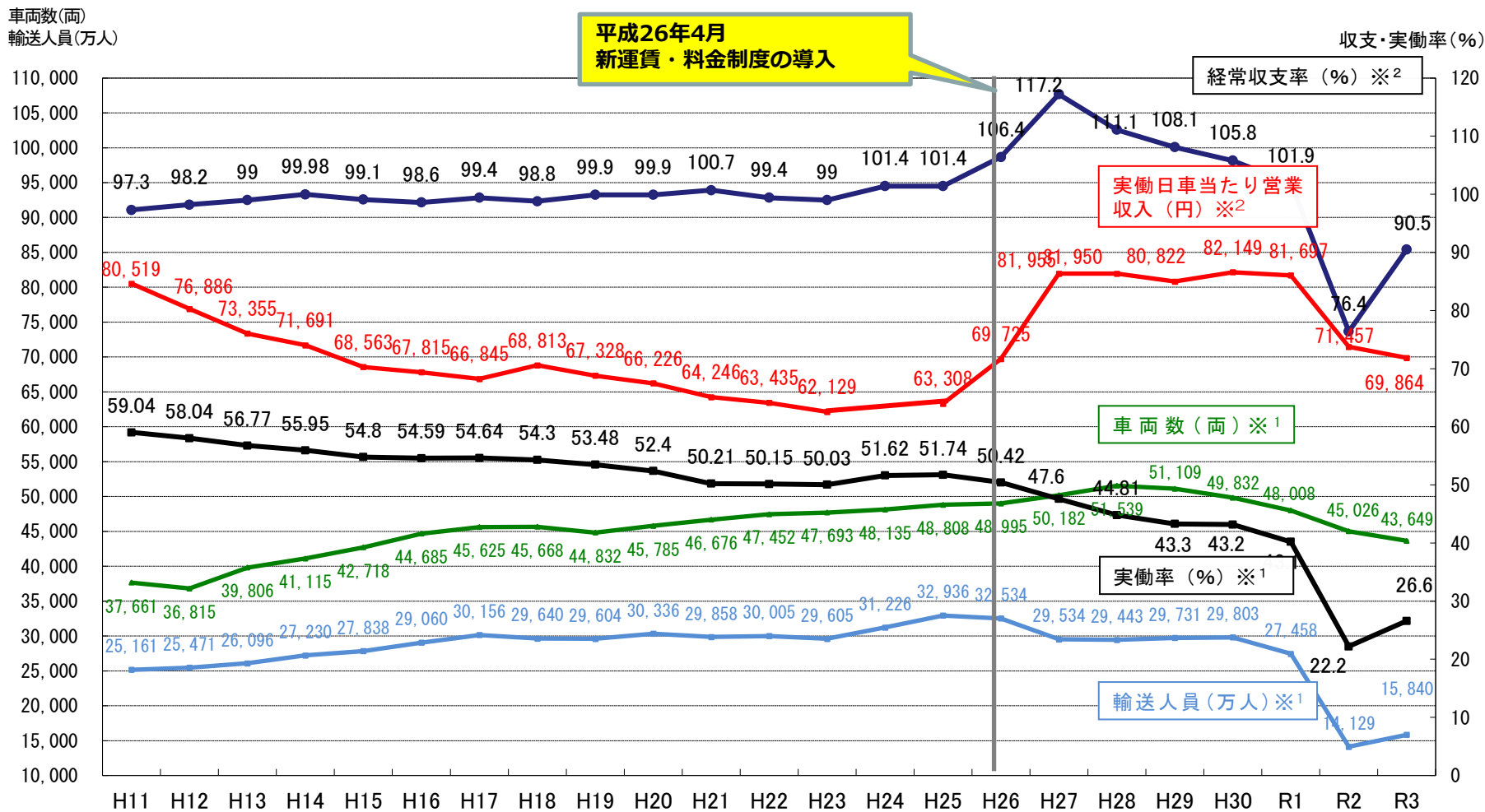
貸切バス事業を取り巻く現状

02

国土交通省の施策

貸切バス事業の現状について

- 貸切バス事業の実働日車当たり営業収入および経常収支率は、関越道高速ツアーバス事故を受け、平成26年に導入された新運賃・料金制度により改善。
- 令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響による需要の減少のため、実働日車当たり営業収入、実働率が大きく低下し、経常収支率も悪化したが、令和3年度には一部回復が見られた。

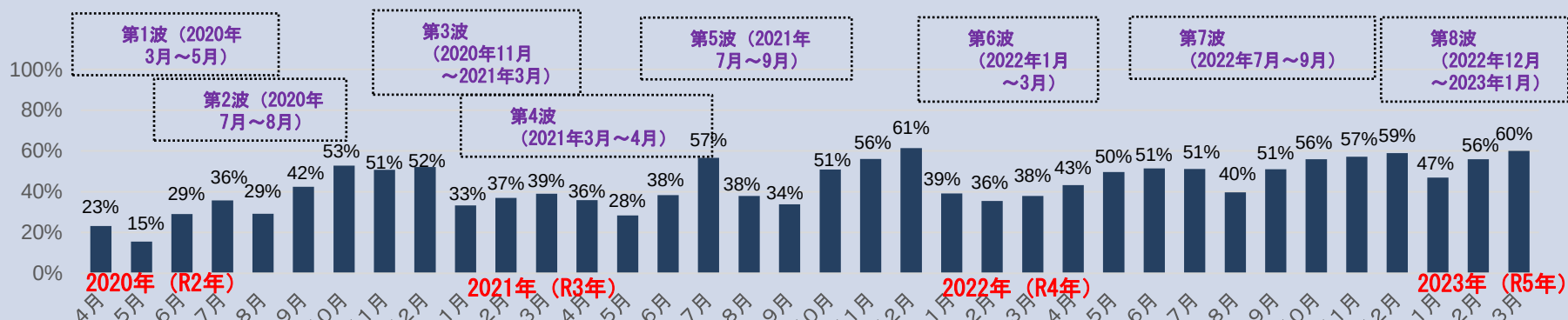


※¹ 国土交通省調べ ※² 日本バス協会調べ (24年度の実働日車当たり営業収入の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。)

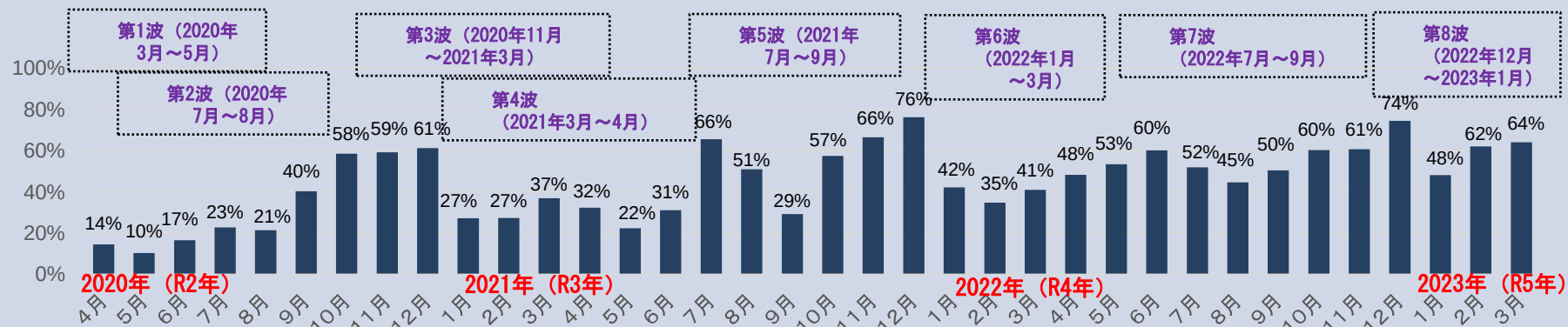
コロナ禍における貸切バス事業への影響

- 中部各県の主要な貸切バス事業者26者を対象とし、調査対象事業者のコロナ禍前の2019年（H31・R1）同月実績の合計値と比較したもの。
- コロナ禍が収束を迎えつつある中でも、輸送実績はコロナ前の水準まで回復していない。

輸送人員：2020年度（令和2年度）～2022年度（令和4年度）



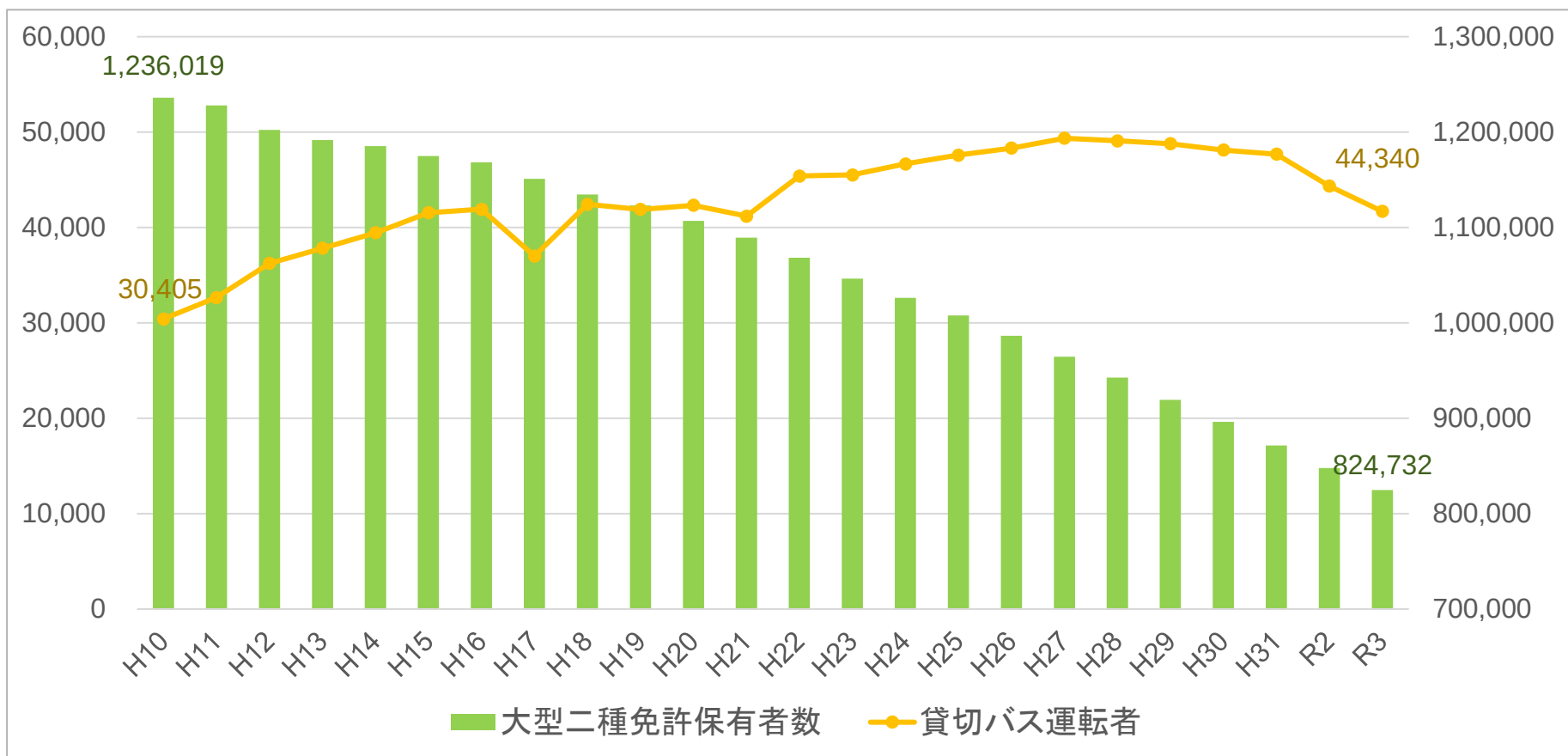
運送収入：2020年度（令和2年度）～2022年度（令和4年度）



○全国のバス運転者数、大型二種免許保有者数（人）

日本のバス運転者は近年は増加傾向にあるが、令和2年度から減少に転じ、バス事業者数が増えていることもあり、バス業界全体としては1社あたりのバス運転者は不足している傾向にある。

また、バスを運転するために必要な大型二種免許の保有者数は、年々減少を続けており、令和3年度では平成10年度に比べて7割以下にまで減少している。

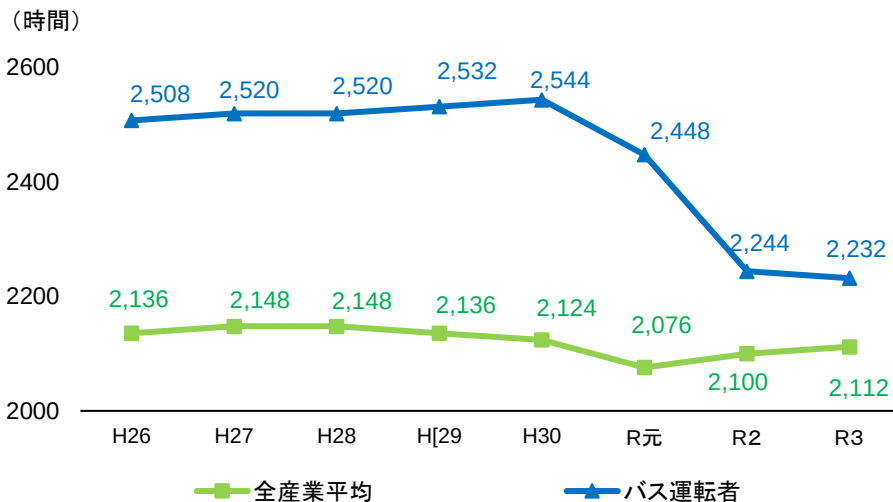


※大型二種免許保有者数は 警察庁発表「運転免許統計」より
貸切バス運転者は国交省調べ

バス運転者の状況

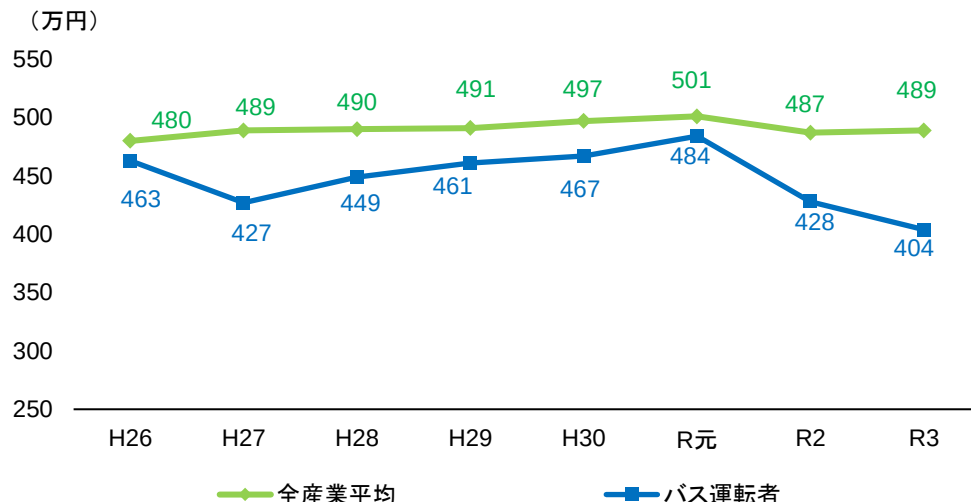
①労働時間

コロナ禍により労働時間が減少した結果、全産業平均に近づいた。（コロナ前は、約380時間多い）



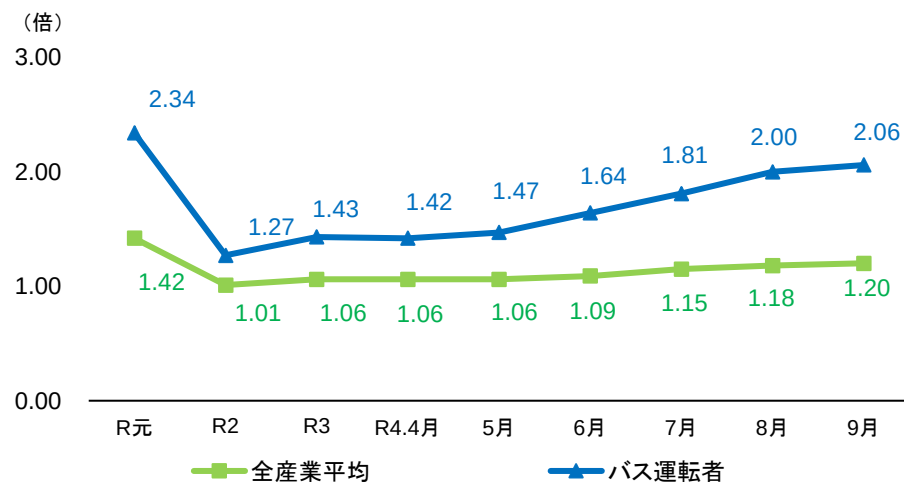
②年間賃金

全産業平均より低く、コロナ禍で大きく差がついている。（約80万円全産業平均より少ない）



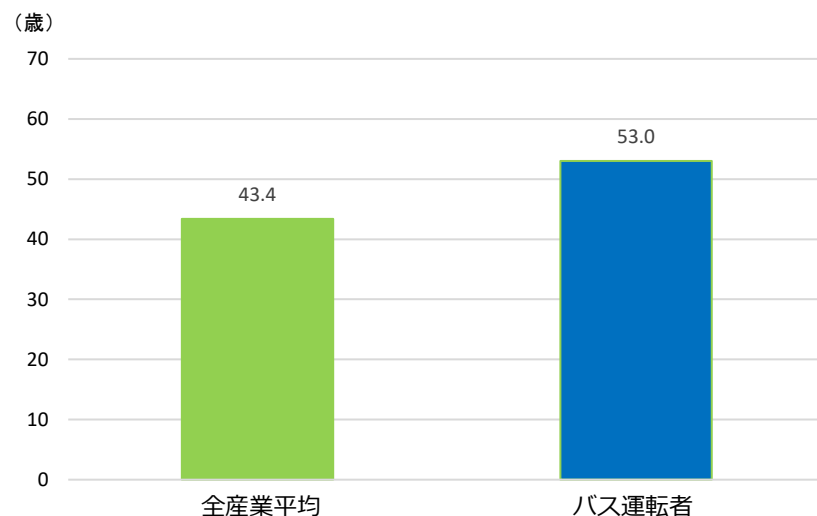
③有効求人倍率

全職業平均よりバスで約2倍高くなっている。



②平均年齢

全産業平均より約10歳平均年齢が高くなっている。



Contents

01

貸切バス事業を取り巻く現状

02

国土交通省の施策

「軽井沢スキーバス事故」を受けた国土交通省の対応

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会

「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」概要

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故のような悲惨な事故が二度と起こらないようにするために、安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策を平成28年6月にとりまとめ、平成30年には全項目において対応を完了。安全対策を着実に実施してきている。

総合的な対策

主な実施項目

全体 : **85** / 85項目 対応済

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化

27 項目

- ・ 初任運転者等に対する指導監督内容の拡充
- ・ ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等
- ・ 運行管理者の資格要件の強化
- ・ 運行管理者の必要選任数引上げ
- ・ 夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け
- ・ 補助席へのシートベルトの装着義務化
- ・ 整備管理者向けの研修・講習の拡充

(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等

21 項目

- ・ 法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施
- ・ 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消
- ・ 輸送の安全に関わる処分量定の引上げ ・ 使用停止車両割合の引き上げ
- ・ 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等（一発取消）の導入
- ・ 運行管理者に対する行政処分基準の強化
- ・ 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け
- ・ 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化
- ・ 事業許可・運行管理者資格・整備管理者資格の欠格事由の拡充

(3) 監査等の実効性の向上

10 項目

- ・ 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し
- ・ 適正化機関の活用による監査の重点化

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化

20 項目

- ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置
- ・ 旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置
- ・ 安全情報の国への報告義務付け
- ・ ランドオペレーターに対する規制の新設

(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進

15 項目

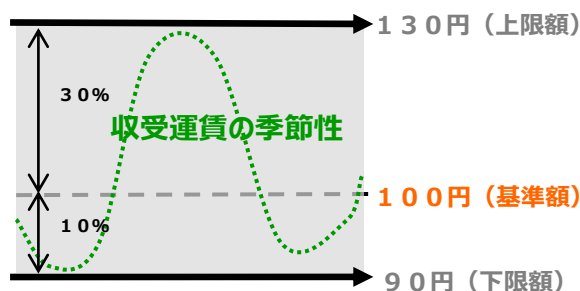
- ・ ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進
- ・ 車体へのASV搭載状況表示
- ・ 車体構造の強化
- ・ デジタル式運行記録計等の導入支援

貸切バス運賃の見直しについて

- 今般、貸切バス事業者が、深刻な運転者不足の解消やさらなる安全への投資に向けた取組を着実に実施できるようにするため、現行の公示方法から、基準額を「下限額」とする公示方法に見直しを行った。
- 公示方法の見直しと併せて、現状の社会経済状況にあわせて「下限額」の引き上げを行った。
- 中部運輸局では、令和5年8月25日に新運賃・料金を公示、10月1日までに新運賃・料金の適用を開始している。

【公示方法の見直し】

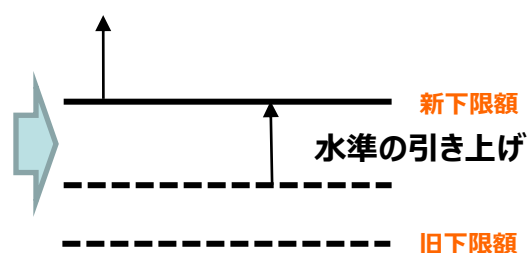
□旧公示方法：上限額130円、下限額90円を公示



□新公示方法：下限額100円を公示



【下限額の引き上げ】



【実勢値上率】 ※旧下限額から新下限額への値上率

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
24%	21%	26%	24%	26%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
25%	23%	28%	32%	20%

※一般的な観光バスにおける運行（走行距離：190km／時間：5時間）に当てはめた場合の値上率

貸切バスの運賃・料金の見直しについて

令和5年8月 中部運輸局

現在の貸切バスの運賃・料金制度は、平成26年4月から適用されています。
深刻な運転者不足やさらなる安全への投資に向けた取組を着実に実施できるようにするため、現在の運賃水準の見直しを行いました。

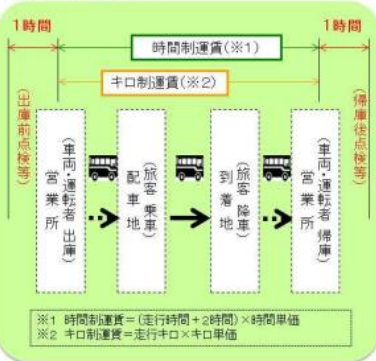
貸切バス会社が負担しているコストとは

- 人件費・燃料費・車両点検修繕費・保険料等の経費がかかります。
物価高の影響により、高騰する燃料費など必要経費が上昇しています。
- 車両の安全性を確保するため、安全装置や新型車両の導入が必要です。
安全装置の導入・更新や、適切な年数での車両更新の経費がかかります。
- 運転者に対して安全運転等の教育や指導には時間と費用がかかります。
バスの安全運転を行うため、日々ドライバーに指導教育を行っています。



適正な運賃・料金とは？

運賃は、以下の図のとおり「時間制運賃」と「キロ制運賃」を合算して計算するルールとなっています。
料金は、交替運転者を配置する必要がある運行や、深夜早朝運行の際に発生します。



一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の検討を必要としない運賃・料金の下限額
平成26年3月26日 中運局公示第167号
⇒【令和5年8月25日変更後の金額】

		上限額	下限額
運賃			
キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	160円 ⇒(上限なし)	110円 ⇒140円
	中型車	130円 ⇒(上限なし)	90円 ⇒120円
	小型車	110円 ⇒(上限なし)	80円 ⇒100円
時間制運賃 (1時間当たり)	大型車	7,660円 ⇒(上限なし)	5,310円 ⇒6,820円
	中型車	6,470円 ⇒(上限なし)	4,480円 ⇒5,760円
	小型車	5,550円 ⇒(上限なし)	3,850円 ⇒4,940円
料金			
交替運転者配置料金	キロ制料金 (1km当たり)	20円 ⇒(上限なし)	20円 ⇒30円
	時間制料金 (1時間当たり)	3,340円 ⇒なし	2,310円 ⇒2,410円
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割増以内⇒ 時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増			

運賃算出の例



中部運輸局公示掲載HP
https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/jikou/kouji/203_kasikiri.pdf

下限額の算出 (税別) «大型車を利用した場合»
時間制運賃6,820円×13時間※1 = 88,660円
キロ制運賃140円×110km※2 = 15,400円
88,660 + 15,400 = 104,060円
この金額以上で運賃を決定します。
※1 30分以上は1時間に切り上げ
※2 10km未満は10kmに切り上げ

- 【お問合せ先】
中部運輸局自動車交通部 旅客第一課 電話 052-952-8035
愛知運輸支局 輸送・監査担当 電話 052-351-5312
静岡運輸支局 輸送・監査担当 電話 054-261-2898
岐阜運輸支局 輸送・監査担当 電話 058-279-3714
三重運輸支局 輸送・監査担当 電話 059-234-8411
福井運輸支局 輸送・監査担当 電話 0776-34-1602

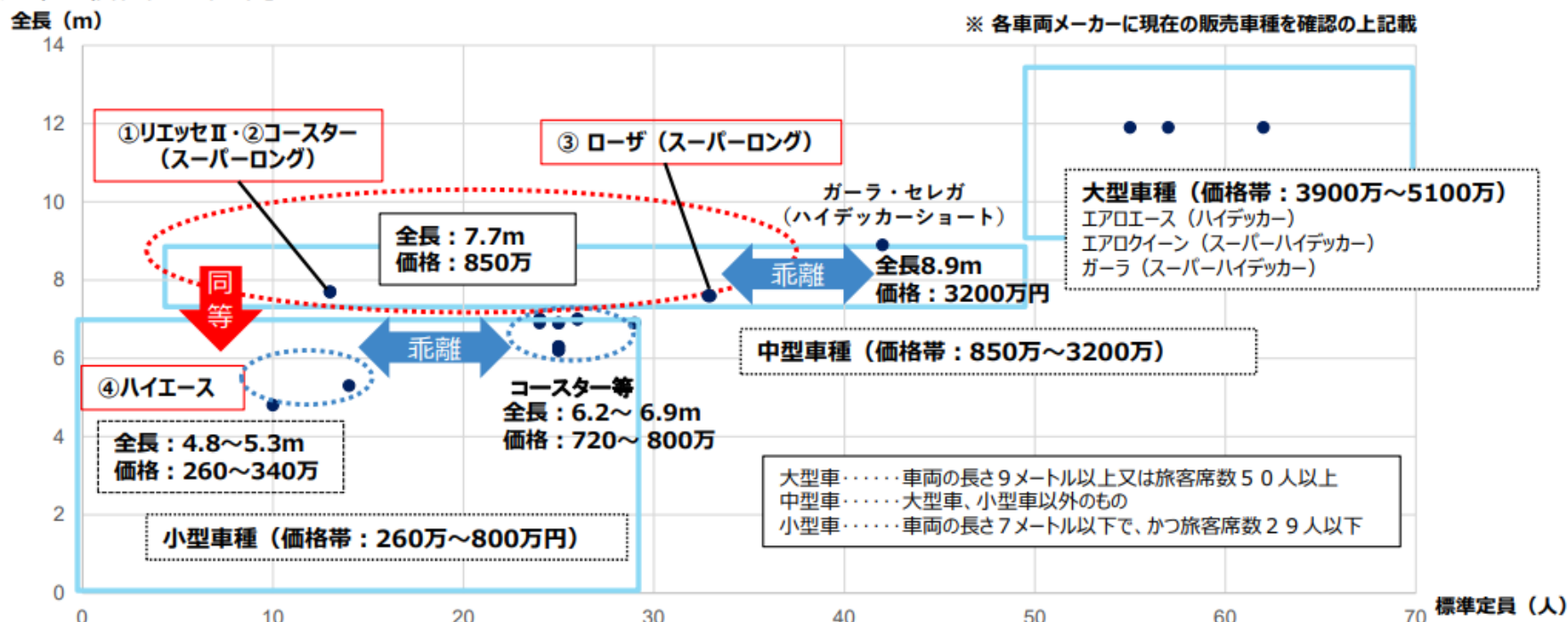


貸切バス運賃の新たな車種区分の設定①

【現状の課題】

- 中型区分に属する一部の車両について、車両価格は小型区分相当であるにもかかわらず、車両長や旅客席数がわずかに小型区分から逸脱するため、コストに見合った運賃設定ができないとの声がある。
- 小型区分において、車両価格が異なるいわゆるマイクロバスタイプの車両（コースター等）とバンタイプの車両（ハイエース等）が同じ車種区分となっているため、コストに見合った運賃設定ができないとの声がある。

【販売車両価格調査結果】



【対応案】

- 中型区分のうち、上記①~③の車両については、小型区分と同等の価格帯であり、小型区分に含めることが妥当であると考えられることから、これを可能とするため小型区分の定義を見直す（全長7m以下かつ定員29名以下⇒全長6m以上8m以下かつ定員33名以下）。
- 小型区分のうち、④ハイエースについては、コースター等の価格水準と比較して乖離があることから、原価に応じた適切な車両区分とするために細分化を行う（車両長6m未満かつ旅客席数14人以下の車両を、新たに「通勤型」区分として設定する）。

貸切バス運賃の新たな車種区分の設定②

【実態調査内容】

- ・小型車両の定義について
 - ①車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数15人以上29人以下：**マイクロ**
 - ②車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数14人以下：**コミューター**
- ・①②それぞれ車両の中で、実働率が最も高い車両一台の直近一事業年度の原価を提出
- ・マイクロとコミューターにおいて、原価に差が生じる項目のみ提出（例：燃料油脂費）

①マイクロ（一事業年度における一台あたりの費用）（円）

燃料油脂費	384,919
車両修繕費	315,788
減価償却費	655,828
自動車税	27,784
自動車重量税	17,095
自動車損害賠償責任保険料	36,603
車両保険料	104,345
改造費	287,590
計	1,829,952

回答者数：577

②コミューター（一事業年度における一台あたりの費用）（円）

燃料油脂費	290,112
車両修繕費	182,479
減価償却費	475,672
自動車税	26,650
自動車重量税	10,688
自動車損害賠償責任保険料	36,016
車両保険料	103,474
改造費	221,555
計	1,346,646

回答者数：129



1,346,646（コミューターの費用） / 1,829,952（マイクロの費用）
= 73.58%（マイクロに対するコミューターの比率）

バス運転者の改善基準告示の見直し

改善基準告示とは？

改善基準告示とは「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、バス運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられています。

改善基準告示改正のポイント

自動車運転者の時間外労働の上限は、2019年4月の働き方改革関連法の施行から適用は5年間の猶予が設けられていましたが、2024年4月1日から原則月 45 時間・年 360 時間、臨時的特別な事情がある場合でも年 960 時間となります。併せて、拘束時間等の基準を定めた「改善基準告示」の改正が行われ、改正後の「改善基準告示」も **2024年4月1日** から適用されます。

改正内容についてバス事業者のみならず、旅行会社等の依頼主等への周知を実施するとともに、今後、監査等を通じ、運転者の健康と輸送の安全を確保していきます。

1 年の拘束時間

改正前（年換算）

原則：**3,380**時間

最大：**3,484**時間

改正後

原則：**3,300**時間

最大：**3,400**時間

1 か月の拘束時間

改正前（月換算）

原則：**281**時間

最大：**309**時間

改正後

原則：**281**時間

最大：**294**時間

1 日の休息期間

改正前

継続**8**時間

改正後

継続**11**時間を
基本とし、継続**9**時間

- 評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取組を「見える化」。
- 求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取組を促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。
- 認証を取得した事業者のより高い水準への移行を促すため、これまでの「一つ星」・「二つ星」に加えて令和5年度から新たに「三つ星」の申請を受け付ける。



1. 認証の審査要件

- A: **法令遵守等**、B: **労働時間・休日**、C: **心身の健康**、D: **安心・安定**、E: **多様な人材の確保・育成**、F: **自主性・先進性等**の6分野についての取組要件を満たしていること。
※ Fは「二つ星」・「三つ星」のみ。「一つ星」では参考点として点数化。
※ 「三つ星」においては、B、C、Eについて認証項目を追加。
- 「三つ星」においては、A～Fの認証項目に加え、働きやすい職場実現のための方針、課題、目標、改善に向けた行動計画、体制整備などの記載欄を設け、事業者の改善に向けたPDCAが適切に回っているかについても審査。

2. 申請方法

- 認証実施団体の「一般財団法人日本海事協会(Class NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。
- ※ 審査料: 55,000円*+3,300円×営業所数(本社除く)
(*:インターネットによる電子申請の場合、33,000円に割引。
電子申請による「一つ星」の継続申請の場合、16,500円に割引。)
- ※ 登録料: 66,000円+5,500円×営業所数(本社除く)
- ※ 料金は全て税込。
- ※ 「三つ星」の審査料・登録料については、制度HP(<https://www.untenshashokuba.jp/>)をご参照ください。



3. 認証事業者数 令和5年12月現在

トラック事業者	2,398社(一つ星1,549社、二つ星 849社)
バス(貸切・乗合)事業者	293社(一つ星 165社、二つ星 128社)
タクシー事業者	867社(一つ星 551社、二つ星 316社)
合 計	3,558社(一つ星2,265社、二つ星1,293社)

4. スケジュール(令和6年度)

- 「一つ星」・「二つ星」新規・継続
受付期間: 令和6年7月1日～9月15日
- 「三つ星」新規
受付期間: 令和6年4月16日～5月31日

5. 認証取得によるインセンティブ

- 厚生労働省と連携し、**ハローワーク**における求人票への**認証マークの表示**や、認証事業者と求職者の**マッチング支援**を実施。
- **求人エージェント**等の認定推進機関の協力を得て、「**求人サイト**」に認証事業者の**特集ページの掲載**、「**設備改修工事の料金割引**」等も実施中。
- 令和4年度第2次補正予算による**補助金**における認証事業者の**優遇等**も実施。また、「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面での審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定の整備も実施予定。

現在実施しているインセンティブ

1. ハローワーク（厚生労働省）

- 求人票へ認証マークを表示し、働きやすい職場であることを求職者へ見える化
- ハローワークインターネットサービスにおいて、「働きやすい職場認証制度」と検索することによる認証事業者の求人検索
- 認証事業所が取り組んでいる働き方改革の取組等を求職者にわかりやすく発信するための求人票作成支援

等

2. 求人サイト等（認定推進機関*）

求人サイト

- 求人サイト上で本認証取得事業者の特集ページを掲載
- 本認証取得事業者に絞った検索への対応
- 特別価格による求人掲載

損害保険

- 労災上乗せ保険の保険料の割引

設備改修工事

- 水廻り関連改修や設備改修工事の料金割引

等

*：働きやすい職場認証制度の周知広報、助言指導その他の必要な業務を実施する機関。認証実施団体の日本海事協会が国土交通省と協議の上、認定。

今後実施予定のインセンティブ

3. 監査（国土交通省）

- 「二つ星」・「三つ星」の認証事業者のうち対面による審査を行った営業所については、長期間、監査を実施していないことを端緒とした監査の対象から除外することができる規定を整備

（参考）令和4年度までの認証事業者を対象としたインセンティブ

4. R4年度2次補正の補助金（国土交通省）

バス・タクシー関係

- 二種免許取得支援
予算の範囲内で本認証制度取得事業者を優遇

トラック関係

- テールゲートリフター導入支援
申請件数が予算額を超えて抽選を実施する場合、本認証制度取得事業者等を優遇
- 予約受付システム等支援及び大型等免許取得支援
本認証制度取得事業者等が申請対象（予定）

※今後、更に追加予定

1. 事業者向けセミナー

- ① R5年3月、中部運輸局主催の「自動車運送事業における人材活躍セミナー～女性活躍から始めるダイバーシティ経営～」(Web開催)において、**周知を実施**。



セミナーチラシ



セミナーの様子

- ② R5年6月、日本海事協会主催・中部運輸局後援の「働きやすい職場の作り方セミナー」(名古屋開催)において、**周知を実施**。



セミナーの様子

2. 求職者向けイベント

- ① R4年12月～、**運輸局、運輸支局、ハローワーク、日本海事協会が連携して、ハローワーク名古屋南において自動車運送業に特化した求職者セミナーを月1回ペースで開催**。希望の会社を見つける鍵として「働きやすい職場認証制度」を紹介。



セミナーチラシ



セミナーの様子

参加者の声

- 働きやすい職場認証制度のお話を聞かせて頂き、とても参考になり運輸に対して興味がわきました。
- 運輸業のイメージが正直良くない中、認証マークを目安に探して行けそうです。

- ② **運輸支局、業界団体が共催し、バス事業者がバス運転者の仕事への理解を深めてもらい就業を促進するため、各地においてバス運転体験会を開催**。参加者に認証マークの入ったノベルティグッズを配布し、**周知を実施**。



体験会の様子

- 貸切バス事業者の情報

 - ・事業者名
 - ・設立年度
 - ・営業所の名称・所在地
 - ・事業者団体の加入・非加入
 - ・貸切バス事業者安全評価認定
(★、★★、★★★、なし)

○保有車両の情報(大型、中型、小型の別)

 - ・保有車両数(両)
 - ・車齢(年)(最新車齢、最古車齢)
 - ・ドライブレコーダー搭載車両導入率(%)
 - ・デジタル式運行記録計搭載車両導入率(%)
 - ・先進安全技術搭載車両(A S V)導入率(%)

○運行管理・整備管理体制の情報

 - ・運行管理者数(人)
 - ・整備管理者数(人)
- 運転者の情報

 - ・運転者数(人)
 - ・現在会社勤続平均年数(年)
 - ・平均給与月額の水準(A, B, C, D)
運輸局ブロック別の報告事業者平均給与月額を基準額と比較して、
A: 基準額と同額以上
B: 基準額と同額未満からマイナス10%以上
C: 基準額からマイナス10%未満からマイナス20%以上
D: 基準額からマイナス20%未満

○事故・違反歴等(過去3年間)

 - ・事故件数(件)(走行10万台キロ当たりの重大事故件数)
 - ・行政処分(日車)

○外部機関による安全チェックの活用

 - ・地方バス協会の適正化コンサルティング(○、×)
(過去3年間)
 - ・民間認定機関の運輸安全マネジメント評価(○、×)
(過去3年間)

貸切バス事業者の安全情報の検索条件を指定してください

営業所の所在都道府県	全て
事業団体への加入状況	☐ 加入事業者
貸切バス事業安全性評価認定	☐ ★★★ ☐ ★★ ☐ ★
保有車両の区分	☐ 大型 ☐ 中型 ☐ 小型 ☒ 選択なし
行政処分歴	☐ 処分歴なし
事業者名	

平成31年3月～

安全性評価認定、行政処分歴などから安全に取り組む貸切バス事業者を検索できるHPを開設。



安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みについて

- 新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、貸切バス事業者のみならず、国、バス業界及び旅行業界全体として、改めて安全・安心の確保に向けた意識の向上と、更なる取組みの実施が必要となっている。
- このため、バス事業者・バス協会、旅行事業者・旅行業協会へのヒアリング等を通じ、官民が連携して取り組む4つの安全確保対策を令和3年10月に取りまとめたところ、順次実施することにより、安全・安心な貸切バスの運行を実現する。

安全・安心な貸切バスの運行に向けて官民が連携して取り組む安全確保対策(令和3年10月公表、令和4年11月再周知)

1. 適切な安全投資を確保するための取組み

国による監査等を通じて、バス事業者の適切な安全投資を確保する(運賃下限割れを防ぐ)

- 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り
- 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施
- 下限割れ運賃通報窓口の再周知
- 貸切バスツアー適正取引推進委員会通報窓口のホームページリニューアルと再周知
- 旅行業者に対する監査の実施

3. 輸送の安全をチェックする取組み

事業者自らが輸送の安全を確認する

- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行業者による自己点検の実施と再周知
- 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催
- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、国が休止事業者・休車の再開時を捉えてバス協未加入事業者に自己点検を呼びかけ
- 運輸安全マネジメント評価において、バス事業者に対して法令遵守の注意喚起、安全投資の必要性に係る理解度を確認

2. バス事業者への安全対策徹底の指導

国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る

- 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会
- 全国での貸切バスに対する街頭指導
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導
- 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請

4. 関係者への再徹底

バス事業者、旅行業者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する

- 旅行業者への運賃・料金制度の周知
- 更新許可、休止事業者の再開、休車再開時のパンフレット等を活用した周知・啓発
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度のバス事業者はもとよりバス利用者への周知と事業者の申請促進
- 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知

【参考: 令和3年10月 国土交通省プレスリリース】

安全・安心な貸切バスの運行に向けた取組みを推進します ～貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、官民が連携して対策を実施～



貸切バスを取り巻く環境

- ◆ 悪質事業者の重大事故による貸切バスの安全に対する社会的不安
- ◆ 運転者の労働環境悪化や高齢化による運転者の担い手不足

- ◎ 官民連携して取り組む安全確保対策による安全・安心な運行の実現
- ◎ 運転者確保・育成に向けた各種取組・支援

行政と業界が連携・協力し、継続して対策を推進

貸切バスへの期待

- ◆ 訪日外国人旅行者等の急速な需要の回復に対応した観光輸送の提供
- ◆ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックなど、イベントの際の大規模輸送への対応
2025年には大阪万博、2026年には愛知・名古屋アジア・アジアパラ競技大会の開催が控えている。

- ◆ 貸切バスの運転者は、最前線で旅客の安全を守る重要な役割を担い、社会的にも期待されている仕事。
- ◆ これからも、安全・安心な輸送が社会に提供されるよう、運転者の安全・安心の確保に向けた意識向上に取り組んでいただきたい。

被害者等支援計画について

中部運輸局交通政策部バリアフリー推進課

被害者支援計画の策定促進について（法的根拠等）

交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、公共の福祉の増進に寄与することを目的とした交通安全対策基本法第14条に基づき、内閣府に設置された中央交通安全対策会議(会長:内閣総理大臣/委員:内閣官房長官・国家公安委員会委員長・国土交通大臣)において、交通安全基本計画を作成することとなっており(第22条)、令和3年3月29日、第11次交通安全基本計画(計画期間:令和3年度～令和7年度)が作成された。

[第11次交通安全基本計画\(全文\) \(cao.go.jp\)](https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku.pdf)

https://www8.cao.go.jp/koutu/kihon/keikaku11/pdf/kihon_keikaku.pdf

この交通安全基本計画に以下のように記載されている。

第3節 道路交通の安全についての対策

Ⅱ 講じようとする施策

7 被害者支援の充実と推進 の項目として

ウ 公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した**公共交通事故被害者支援室**では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能(被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等)等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、**公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進**等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

地方運輸局バリアフリー推進課員は公共交通事故被害者支援室に併任されており、当該業務を推進する立場

「被害者等支援計画」について

被害者等支援計画とは

被害者等が公共交通事故の発生直後から再び平穏な生活を営むことができるようになるまでの間における事業者の支援内容を事前に定めた計画

【意義・目的】

- ・経営トップ、職員等の意識の向上、体制・能力の充実・強化
- ・被害者等支援の的確な実施
- ・公共交通全般に対する利用者の信頼性の向上

【具体的内容】

国土交通省がH25. 3月に策定・公表した『公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドライン』において示している

【留意点】

計画策定を義務づけるものではなく、事業者が自主的に策定

事故後に必要となってくる対応について

- 事故現場での救助及び救護活動、二次被害防止
- 被害状況等の情報収集
- 警察、救急、行政等と連携した安否情報や収容先の情報収集
- 事故対応責任者や事故対応及び連絡要員の配置
- 事故対応部署・相談窓口等の設置
- 遺留品の保管、管理
- 被害者及び家族への正確な情報提供と迅速な支援の提供
- 経済面、生活面、心理面での様々な支援情報の収集と提供
- 第三者機関による被害者支援サービスの導入、提供
- 二次被害防止のためのマスコミ対応

被害者等支援計画の構成①

(1) 被害者等支援の基本的な実施内容

1) 情報提供

① 事故情報の家族への伝達

どのような体制で事故情報を家族に提供し、家族からの問い合わせに対応するかについて記載

② 乗客情報及び安否情報の取扱い

個人情報保護法を踏まえた乗客情報及び安否情報の取扱方針について記載

③ 被害者等への継続的情報提供

安否情報や事故に関する情報、再発防止策等に関し、被害者等への継続的な情報提供の方法について記載

2) 事故現場等における対応

① 家族の事故現場、待機地点等への案内

現地への移動手段の手配、家族への連絡方法、移動のためのサポート体制等についての考え方を記載

② 滞在中の支援

安否確認への付き添い、事故現場等での待機場所、食料・飲料、宿泊場所、心身のケア等のサポート等についての考え方を記載

被害者等支援計画の構成②

(1) 被害者等支援の基本的な実施内容

3) 継続的な対応

①遺品、所持品の返還、慰霊等（この項は非公表）

遺品の適切な管理と遺品の返還、葬儀のサポート、慰霊の実施等の考え方を記載

②被害者等からの相談受付体制

電話、対面等による相談窓口の開設についての考え方を記載

③被害者等に対するサポート

被害者等が再び平穏な生活を取り戻していく過程における生活面での相談への対応、心のケア等のサポートについての考え方を記載

(2) 被害者等支援の基本的な実施体制

①体制の確立

- ・ 事故直後から中長期にわたり、継続して担当する部局及び担当者の職名等を記載
- ・ 被害者等への支援を実施する体制を体制図として作成

②研修・教育・訓練等

被害者等への支援にあたる職員の育成に関する 基本的な考え方を記載

公共交通事故被害者等支援フォーラム

公共交通事業者対象

令和5年度 中部運輸局主催

公共交通事故被害者等支援フォーラム

※ワーキング形式/要事前申し込み

《テーマ》

事例で学ぶ被害者支援のポイント

～公共交通事業者としてやるべきこと～

講師：一般社団法人日本産業カウンセラー協会
執行理事 清水 達也 氏

令和5年11月8日(水)13:30～16:00

場所：名古屋合同庁舎1号館 11階共用大会議室
名古屋市中区三の丸2-2-1

国土交通省では、平成24年4月に公共交通事故被害者等支援室を設置し、公共交通事故により被害に遭われた方への支援を行っています。
このフォーラムは、講師による実際の事例等に基づく被害者等への接し方の講義を通して、公共交通事業者の皆様が安全意識の啓発や被害者等支援計画策定の意義について認識を深めていただく目的で、毎年開催しています。

お申し込み方法

以下のアドレス宛てに申込書をご送付ください。

メール送付先アドレス cbt-chub-syougyou@gxb.mlit.go.jp

申込書取得用URL(エクセルファイルがダウンロードされます。)
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/barrierfree/forum/subscription.xls>

11月2日(木)締め切り

期日以降の申込は、(お問い合わせ先)へお尋ねください。

〈お問い合わせ先〉中部運輸局交通政策部/バリアフリー推進課
TEL(052)952-8047
E-mail cbt-chub-syougyou@gxb.mlit.go.jp

先着100名様

当日の様子をHPにも掲載しております

令和5年度公共交通事故被害者等支援フォーラムについて

国土交通省では、平成24年4月に公共交通事故被害者等支援室を設置し、公共交通事故により被害に遭われた方への支援を行っています。

このフォーラムは、講師陣による実際の事例等に基づく被害者等への接し方の講義を通して、公共交通事業者の皆様が安全意識の啓発や被害者等支援計画策定の意義について認識を深めていただく目的で、毎年開催しています。

【令和5年度 講演概要】

令和5年11月8日(水)名古屋合同庁舎1号館11階共用大会議室にて開催
《テーマ》

事例で学ぶ被害者支援のポイント～公共交通事業者としてやるべきこと～
講師：一般社団法人日本産業カウンセラー協会 執行理事 清水 達也 氏

今年度は、乗合バス、貸切バス、旅客船、鉄道、業界団体等の皆様(22社32名)にご参加頂きました。

5～6名の班に分かれ、実際に事故が起こった場合を想定したケーススタディーを用いて、グループワーク形式で対応方法などについて各班で議論をし、発表もしていただきました。

講師の清水氏からは、事業者として心がけるべきこと、注意すべきことなども、具体的にアドバイスいただきました。

最後に、中部運輸局から平素からの備えとして「被害者支援計画」の策定について簡単に説明を行いました。

参加者の皆様からは「他業種の方と意見交換できて大変参考になった」「支援計画策定の必要性を痛感した」「非常に有意義な時間となった」等の感想をいただきました。

今後も被害者支援の必要性・重要性への理解を深められる場としてフォーラムを開催して参ります。



『公共交通事業者による被害者等支援計画』の策定報告

策定した被害者等支援計画はHP等で公表していただき、URLを下記までお知らせください。（営業所に掲示の場合はその旨お知らせください）

【連絡先】

中部運輸局交通政策部バリアフリー推進課

担当 杉山・竹内・板羽・山本

名古屋市中区三の丸2-2-1 名古屋合同庁舎第1号館

T E L 0 5 2 - 9 5 2 - 8 0 4 7

E m a i l cbt-chub-syougyou@gxb.mlit.go.jp