

バス事業のあり方検討会（第3回）

日 時：平成23年 1月20日（木）

10：00～12：00

場 所：経済産業省別館

9階920会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. ツアーバスの乗降場所における実態調査の結果報告について
（（社）日本バス協会）
3. ツアーバスの制度的取扱いの変遷について
4. ツアーバスに関する論点整理について
5. 質疑
6. 今後のスケジュールについて
7. その他
8. 閉 会

○ 配布資料

- ・ 資料1 検討会委員名簿
第3回検討会出席者名簿
- ・ 資料2 配席図
- ・ 資料3 高速ツアーバス実態調査報告書
- ・ 資料4 ツアーバスの制度的取扱いの変遷
- ・ 資料5 ツアーバスに関する論点整理
- ・ 資料6 今後のスケジュール（案）

- ・ 参考資料 高速路線バスと高速ツアーバスの比較

バス事業のあり方検討会委員

学識経験者	竹内 健蔵	東京女子大学教授
	若林亜理砂	駒澤大学教授
	加藤 博和	名古屋大学准教授
有 識 者	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループパートナー &ディレクター
	和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長
業界関係者	小田 征一	(社)日本バス協会理事・高速バス委員長 (京成バス(株)代表取締役会長)
	富田 浩安	(社)日本バス協会理事・貸切委員長 (日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)
	上杉 雅彦	(社)日本バス協会理事・地方交通委員長 (神姫バス(株)代表取締役社長)
	興津 泰則	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長
	島崎 有平	(社)全国旅行業協会専務理事
	村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会会長 (WILLER TRAVEL(株)代表取締役)
	成定 竜一	高速ツアーバス連絡協議会事務局長 (楽天バスサービス(株)取締役)
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合(交通労連) 軌道・バス部会事務局長
	清水 昭男	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
	佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会自動車連絡会代表幹事
行政関係者	門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)
	加藤 隆司	国土交通省自動車交通局総務課長
	渡辺 秀樹	国土交通省自動車交通局安全政策課長
	石崎 仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長
	新田 慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)
	廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室長
	小林 豊	関東運輸局自動車交通部長
	鈴木 昭久	観光庁観光産業課長
	入谷 誠	警察庁交通局交通企画課長

(順不同、敬称略)

バス事業のあり方検討会（第3回出席者）

【委員】

竹内 健蔵	東京女子大学教授
若林亜里砂	駒澤大学教授
加藤 博和	名古屋大学准教授
秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループパートナー&ディレクター
和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長
小田 征一	(社)日本バス協会理事・高速バス委員長(京成バス(株)代表取締役会長)
富田 浩安	(社)日本バス協会理事・貸切委員長(日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)
上杉 雅彦	(社)日本バス協会理事・地方交通委員長(神姫バス(株)代表取締役社長)
興津 泰則	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長
若井 茂	(社)全国旅行業協会事務局長【島崎委員代理】
村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会会長(WILLER TRAVEL(株)代表取締役)
成定 竜一	高速ツアーバス連絡協議会事務局長(楽天バスサービス(株)取締役)
鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)軌道・バス部会事務局長
瀬森 理介	日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)総合政策局 交通政策・自動車交通担当【清水委員代理】
佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会(JR連合)自動車連絡会代表幹事
門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)
渡辺 秀樹	国土交通省自動車交通局安全政策課長
新田 慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)
廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長
小林 豊	関東運輸局自動車交通部長
鈴木 昭久	観光庁観光産業課長
中村振一郎	警察庁交通局交通企画課課長補佐【入谷委員代理】
高清水善弘	警察庁交通局交通規制課課長補佐【オブザーバー】

【事務局】

谷口 礼史	国土交通省自動車交通局旅客課企画官
山崎 寛	国土交通省自動車交通局旅客課課長補佐
曾根 辰美	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室専門官
石嶋 隆之	国土交通省自動車交通局旅客課専門官
山浦 道康	国土交通省自動車交通局旅客課係長
鈴木 充生	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室係長
滝澤 朗	国土交通省自動車交通局旅客課係長
益森 芳成	社会システム(株)社会経済部企画調査室長
青木 亮二	社会システム(株)社会経済部交通計画課課長補佐
小森 賢	社会システム(株)社会経済部交通計画課課長補佐

(順不同、敬称略)

バス事業のあり方検討会(第3回)配席図
 < 経済産業省 別館 9階 920号会議室 >

	警察庁交通規制課 高清水 課長補佐	警察庁交通企画課 中村 課長 (入谷 委員代理)	JR連合 自動車連絡会 代表幹事	私鉄総連 瀬森 交通政策・ 自動車交通担当 (清水 委員代理)	交通労働 軌道・連 鎌田 事務局長	(社)日本バス協会 上杉 委員長	
	○	○	○	○	○	○	
観光庁 観光産業課 鈴木 課長	○					○	(社)日本バス協会 貸切委員会 富田 委員長
関東運輸局 自動車交通部 小林 部長	○					○	(社)日本バス協会 高速バス委員会 小田 委員
自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 廣瀬 室長	○					○	ボストンコンサルティング グループ 秋池 パートナー &ディレクター
自動車交通局 安全政策課 渡辺 課長	○					○	駒澤大学 若林 教授
自動車交通局 門野 審議官	○					○	東京女子大学 竹内 教授
自動車交通局 新田 参事官	○					○	名古屋大学 加藤 准教授
自動車交通局 旅客課 谷口 企画官	○					○	バスラマ・ インターナショナル 和田 編集長
自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 曾根 専門官	○	(事務局)				○	(社)日本旅行業協会 国内・訪日旅行業務部 興津 部長
自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 鈴木 係長	○					○	(社)全国旅行業協会 若井 事務局長 (島崎委員代理)
	○	(事務局)	○		○	○	
	自動車交通局旅客課 滝澤 係長	自動車交通局旅客課 石嶋 専門官	自動車交通局旅客課 山崎 課長補佐		高速ツアーバス 成定 連絡協議会 事務局長	高速ツアーバス 村瀬 連絡協議会 会長	

東京地区高速ツアーバス実態調査報告書



新宿駅西口にて車道から乗車する高速ツアーバス利用者

2010年12月10日
社団法人日本バス協会

東京駅周辺・新宿駅西口周辺におけるツアーバス実態報告書

2010年12月10日

社団法人 日本バス協会

はじめに

社団法人日本バス協会は、11月25日及び12月2日、東京駅八重洲口側周辺、丸の内側周辺、新宿駅西口周辺において、都市間ツアーバスの実態調査を行った。この調査には日本バス協会会員事業者も多数参加し、21時から24時まで調査項目に従って実態を把握した。

都市間ツアーバスは、主として「2地点間の移動」だけを目的とし、旅行会社が「企画・募集」を行い、貸切バス事業者は旅行会社との契約に基づき運行をするものである。「企画・募集」商品のサイクルは、主にインターネットを活用し、約3ヵ月～4ヵ月の商品販売期間を繰り返し行い、実態は「定時」「定路線」の通年運行である。

このような運行は、乗合バス事業者が運行している「高速路線バス」と何ら変わらないことから、「高速路線バスの類似行為」とされている。

高速路線バスは、地域と地域を結ぶ「定時」「定路線」運行の、安全・安心・信頼を築いている公共輸送と言えることから、ツアーバスと高速路線バスにおける、競争環境の整備に向けて、道路運送法に基づく適正化が求められている。また、本年8月には「生活路線」にツアーバスを運行する旨の計画がなされるなど、このまま「2地点間の移動」だけを目的としたツアーバスを放置することは、道路運送法の根幹である安全確保や、利用者の安全・安心に向けた利便性確保策など、極めて重大な問題との認識に立ち実態調査を行った。

1. 利用者の集合場所について

路線を定めて運行を行う高速路線バスは、バスターミナルを中心に発着施設を設け、利用者の待合所や案内係員の配置をすると共にトイレなども設備している。

一方、ツアーバスの集合場所は、多くが路上集合であり、企画旅行会社の案内係員が企画会社名を表示した看板を示し、声を張り上げて利用者の受付をしている。深夜にもかかわらず集合場所の一箇所に、多くの人が集中しているのは異様に見える。

また、東京駅八重洲口のヤンマービル前、新宿駅西口のエルタワー前では、ビル敷地内にて利用者が待機している。利用者が「トイレ」の場



【案内をする企画会社係員】

所を尋ねると、案内係員が「〇〇ビルの中にあります」と案内していた。

長距離移動には出発前のトイレは必要であり、他施設を無断使用しないで済むような発車施設が求められる。

駐車場の集合や施設内における集合は2箇所あった。新宿の大型駐車場では、企画名を表示した旗とテーブルを駐車場敷地内に設置し、係員が利用者の受付をしていた。企画会社の事務所が駐車場内に移動しているようにも見える。

一方、施設内に設置されている集合場所では、乗車手続きや待合所と合わせて運行掲示板も設備され、乗車時間には専用駐車場へと案内される。



【大型駐車場における受付テーブル】



【受付をする係員】

2. 車両配車について

道路交通法では「横断歩道上または交差点上への駐車や横断歩道の側端から5メートル以内の駐車禁止区域」を定めている。道路の形状や車両の通行量、横断歩行者などの安全対策において、駐車禁止が必要不可欠な場所である。

調査では、道路上に配車されたツアーバス車両は、全ての車両が道路交通法違反であった。特に片側2車線の内、歩道側1車線を数台により縦列駐車で、一般車両の走行を妨げている。横断歩道側端駐車では、バスが大型車のために後続車両が前方信号確認が見えにくい。横断歩道による事故が危惧されるなど、非常に危険な駐車である。

ツアーバスは旅行会社が企画することから、企画する時に「安全に車両が駐車できるのか、利用者が安全に乗車できるのか」を優先し、場合によっては現地確認も必要である。

輸送の安全は利用者に提供する最大のサービスである。



【ハザードランプを点滅し横断歩道直前で待機】



【新宿駅西口駅前駐車しているバス】



【同じ場所での駐車禁止標識】

※調査車両の結果

東京駅調査車両総数	98両	違法駐車車両数	98両
新宿駅周辺調査車両総数	125両	違法駐車車両数	99両
		駐車場車両数	26両

3. 安全乗車の確保について

旅行会社の案内人が利用者を誘導しバスに乗車するが、バスは駐車禁止区域に駐車していることから、乗車方法は2点に分別された。

- ① 横断歩道から車道に誘導されバスに乗車する。

この場合、車両が数台縦列していると車道を歩く時間が長くなり危険である。

- ② 車両と歩道の垣根の空間や、地下鉄出入口の空間を利用してバスに乗車する。

などである。

利用者が車道を歩いての乗車は、旅客輸送では考えられない危険な行為である。きちんとした乗り場が無く、車道を歩いて乗車している時に不幸にも後続車両が追突したならば、悲惨な重大事故になってしまう。



【地下街出入口の空間からバスに乗車】



※新宿に到着したツアーバス。乗務員がトランクから荷物を出しているところだが、利用者はどこを歩いて歩道に入るのか。左が植え込みになっている。

※降車した利用者が植え込みを越えて歩道に入った。横断歩道まで長かったのだろうか。

少しの間隙から乗降しているが、安全上問題がある。



4. 営業区域違反について

道路運送法第20条では、禁止行為として「発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならない。」と定められ、一般貸切旅客運送事業の許可通達により、「原則、都道府県単位（北海道は陸運支局の管轄区域単位、沖縄は島しょ毎）とする。都県の境界に接する市町村に営業所を設置する場合には、隣接都県の隣接する市町村を含む区域を営業区域とすることができる。」とされてい

る。

配車車両の調査では、調査地まで他場所を経由（大宮→新宿→東京→横浜→関西方向行き、古河→さいたま→新宿→名古屋行きなどあり。）してきたことも考えられるので、一概に区域外営業とは断定できない。しかし、疑義が生じる車両も下記の通りであった。

※車両ナンバーからみた営業区域外と思われる車両

調査場所	運輸局車両ナンバー	行き先
新宿周辺	宇都宮（栃木県）	関西
新宿周辺	宇都宮（栃木県）	秋田
東京駅周辺	熊谷（埼玉県）	大阪
東京駅周辺	つくば（茨城県）	名古屋

5. 過労運転防止策について

ツアーバスの運行は、主として長距離夜間運行である。そのために運転者の「過労運転防止」は、運行管理上において極めて重要である。また、夜間運行の関係から精神的疲労の負担が大きいため、交替運転者の確保が求められている。

調査における長距離運行の多くは二人乗務であったが、一部の車両では一人しか確認できなかった。ただし、次の乗り場に経由する場合もあり、交替運転者が控えている場合も考えられるので、運行後の乗務日報における確認が必要である。また、「改善基準告示違反」は明確にはならないが、一人乗務のおそれのある行き先と車両数は下記の通りであった。

※一人運転者の長距離運行と思われる行き先

行き先	車両数
名古屋方面	15両
青森方面	3両
大阪・神戸方面	2両
大阪方面	2両
福島・仙台	2両
会津・新潟	1両
仙台・石巻	1両
秋田	1両
倉敷	1両
新潟	1両
浜松・四日市	1両

6. まとめ

(1) 利用者の安全確保と道路交通の安全確保について

道路運送法の目的として、第1条では「輸送の安全」を掲げている。また、交通安全基本法では「交通秩序の維持」とし、第33条において「交通秩序の維持を図るため交通の取り締まり等必要な措置を講じる」とされ、道路交通法にて駐車禁止が定められている。ツアーバスの違法駐車に対する苦情も所轄警察に連絡されており、利用者の安全乗車や道路交通の円滑化、事故防止と交通安全の実現に向けた取締りの強化が求められる。

国土交通省は「安全に利用者が乗降できる場所の配車」を旅行会社と貸切バス事業者の責務として求め、遵守しない場合には処分の強化を厳密に示さなければならない。よって、ツアーバスの企画旅行会社と運行する貸切バス事業者は、利用者の安全確保の責務から、安全に乗降できる施設の整備や、違法駐車をしない方策を緊急に講じなければならない。

(2) 公平・公正な都市間高速バス輸送

不特定多数の利用者が企画・募集に参加し、ツアーバスを利用している。バス車両に行き先が表示され、まさに2地点間の移動のみを目的とした、通年の「定時」「定路線」運行であり、乗合路線バスに該当する類似行為である。

よって、公平・公正な都市間高速バスの発展に向けては、ツアーバスを乗合高速バス事業に該当することを明確化することが必要である。

※ツアーバスと高速乗合バスの規制などの相違点

項目	ツアーバス	高速乗合バス
主催事業者	・旅行会社が企画し募集する。	・運行するバス会社。
届出	・なし。	・運輸局へ事業計画を届出、認可。
バス運行	・旅行会社が貸切バス会社と契約。	・許可を得た乗合バス会社。
運行形態	・時間を定め、主に高速道路を走行する運行。	・時間を定め、主に高速道路を走行する運行。
運賃	・旅行代金として支払い、設定は自由。	・運輸局へ届ける上限認可運賃であり、変更については制限がある。
乗車場所	・駐車禁止の路上が中心。一部は大型駐車場や専用乗り場もある。	・バスターミナル又はバス停留所。

(3) 危険な利用者の乗車実態

狭く危険な空間から乗車を繰り返している実態があり、安全軽視が慢性化している。旅客輸送に係る事業は安全のコンプライアンスが基本理念である。また、道路交通法

に違反するのは運転者に処分が課せられる。バス会社だけの問題ではなく、「企画・募集」をする旅行会社の責任も重大である。是正を図るためには早急な立ち入り検査や行政処分措置を講じる必要がある。



【歩道の隙間からの乗車】



【歩道からトランクに荷物を収納する】

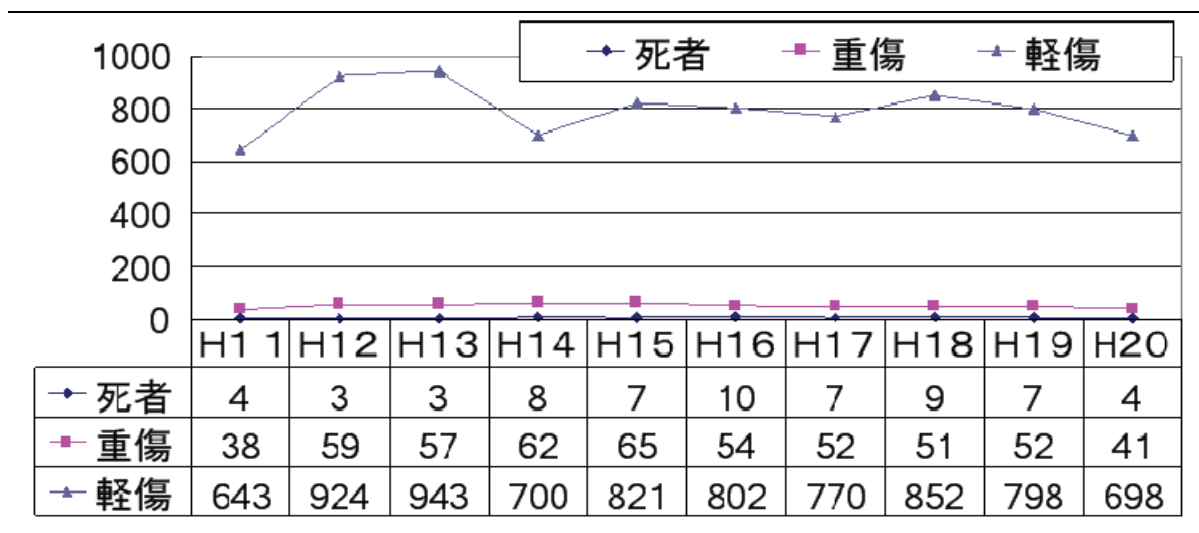


【横断歩道直前で乗車している】



【左の車両の乗車状況】

※参考資料「貸切バスの事故件数の推移」（出所：国土交通省 事業用事故要因分析より）



7. 道路運送法等の厳正な適用と安全確保のためのルール強化に向けて

日本バス協会が求めるルール強化

高速ツアーバス

- 旅行者会社が企画・募集し、運行はバス会社と契約運行。
- 多くは路上からの乗車となり、駐車禁止区域であることが多い。
- 通年運行と同形態であり、主として高速道路走行の2点間輸送。
- 旅行代金の自由変更可能。
- 乗客が少ない場合は運休。

- 但し、運行形態だけは高速路線バスと変わらない。

高速路線バス

- バス会社が運輸局に事業計画申請（時間、経路、運賃等）し、当該バス会社が運行。
- 高速道路走行の2点間輸送。
- 乗降場所はバスターミナルや停留所。
- 運賃変更は運輸局へ届け出。
- 乗客一人でも運行する。運休の場合は運輸局に届け出る。

- 定時定路線の高速路線バス。

ツアーバスの適正化

1. 道路運送法の乗合路線バス事業に該当することの明確化。
旅行業法に基づく募集型企画旅行貸切バス利用だが、実態は定時・定路線の高速路線バス。
2. 乗降場所の確保や過労運転防止のため、法令遵守、コンプライアンスの徹底。
過労運転防止、運賃の適正収受、違法駐車のは正、旅行会社の立入検査。
3. ツアーバスに関する現行通達の停止・見直し。

新たな公正・公平な高速バスルールの制定を

8. その他

(1) NBA会員章の掲出車両について

東京駅周辺調査車両数	98両	内掲出車両数	31両	割合	31.6%
新宿西口周辺調査車両	125両	内掲出車両数	24両	割合	19.0%
全 体	223両	内掲出合計	55両	全体割合	24.6%

(2) 東京→名古屋が55円の価格登場

■トラベルニュース（2010年12月2日発信されたメールマガジン）では、東京→名古屋が55円の破格な価格として座席数限定で発売、東京→大阪は980円の価格である。

募集型企画旅行の代金として収受するにしても破格であり、適正な道路運送を阻害するものである。所轄である国土交通省観光庁の厳正な緊急指導を求めるものである。

以 上

参考資料

From: " [] トラベルニュース" <news@mail.travel.[].co.jp>
To: < [] >
Sent: Thursday, December 02, 2010 8:55 AM
Subject: 【高速バス】東京→名古屋 55 円!? 東京→大阪 980 円!? お得な高速バス
情報

「 [] トラベル」からのお知らせ
このメールマガジンは、「 [] トラベルニュース・旅行編」を
ご愛読いただいている会員の皆さまに、特別にお届けしております。

■ [] トラベルニュース・旅行編号外 ■

>>>>> [] トラベル 2010.12.2 発行
[http://img.travel.\[\].co.jp/image/tr/123/882/Eo01a](http://img.travel.[].co.jp/image/tr/123/882/Eo01a)

+■+■
■+■+
+■+ [] トラベル『全国の高速バス情報』特別編
■+
+

[] 様

こんにちは、 [] トラベルです。
いつもお得な高速バスが、ますますお得になる情報満載！
東京～名古屋や東京～大阪など都市間の高速バスのほか、
成田・羽田空港へのリムジンバスや、
「東京スカイツリー (R)」を回る日帰りバスツアーも！
冬休みの旅行や帰省の予約はお早めに！

目次 1. 【メルマガ限定】東京→名古屋 55 円!? 全国のお得高速バス

2. 【ポイント 10 倍】東京～仙台・東京～大阪

3. 【リムジンバスもポイント 5 倍】都心～成田・羽田空港

4. 【東京スカイツリー (R)】大人気！日帰りツアー

5. 【北海道スキー】千歳空港からニセコ・キロロ直行！

■ = = = = = ☆ ————— ★

1. 【メルマガ限定】東京→名古屋 55 円!? 全国のお得高速バス



選りすぐりの高速バス会社、バスツアー会社 7 社から、
各社自慢のコースが日にち限定、座席数限定ながら
驚きの価格で登場！
座席数限定のため予約はお早めに。

全国の「お得な高速バス」大集合！

■ 【ライナー】東京→名古屋 片道 55 円！

お得に移動！賢い人の新基準…

リーズナブルさで評判の「ライナー」が片道 55 円！

◎<東京駅・新宿→名古屋> 55 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/06Jol>

◎<名古屋→新宿・東京駅> 1,555 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/yMXJ3>

■ 【観光】東京→大阪 片道 980 円！

あの「観光」が東京～大阪線に新登場！ゆったりシート 980 円！

◎<新宿・横浜・町田→京都・大阪> 980 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/p7p0k>

■ 【散策】大阪→東京 片道 2,000 円！

さらに安眠のためアイマスクをプレゼント！

◎<大阪・京都→新宿・さいたま> 2,000 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/8269U>

■ 【交通】東京→広島・下関・門司 片道 3,900 円！

横 3 列、縦 9 列の超ゆったり座席配置！ぜひ一度体験を 片道 2,500 円！

◎<仙台→東京> 2,500 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/Lsy0v>

■ 【交通】東京→広島・下関・門司 片道 3,900 円！

東京から九州まで約 1,000km でこの価格 片道 3,900 円！

◎<東京駅・新宿→広島・下関> 3,900 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/2q9B9>

◎<東京駅・新宿→門司（下関乗換）> 3,900 円

↳ <http://img.travel. .co.jp/image/tr/123/882/V6W8E>