

第2回 バス事業のあり方検討会

日 時：平成24年11月27日（火）
16：00～18：00
場 所：国土交通省11階特別会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 貸切バスの安全性向上に向けた基本的な方向性について
3. 各委員からの意見について
4. その他
5. 閉 会

○ 配布資料

- ・ 資料1 委員名簿
- ・ 資料2 配席図
- ・ 資料3 関越道の事故を踏まえた検討事項と本検討会の進め方
- ・ 資料4 貸切バスの安全性向上に向けた基本的な方向性
- ・ 資料5 佃委員・鎌田委員からの提出資料
- ・ 資料6 清水委員からの提出資料

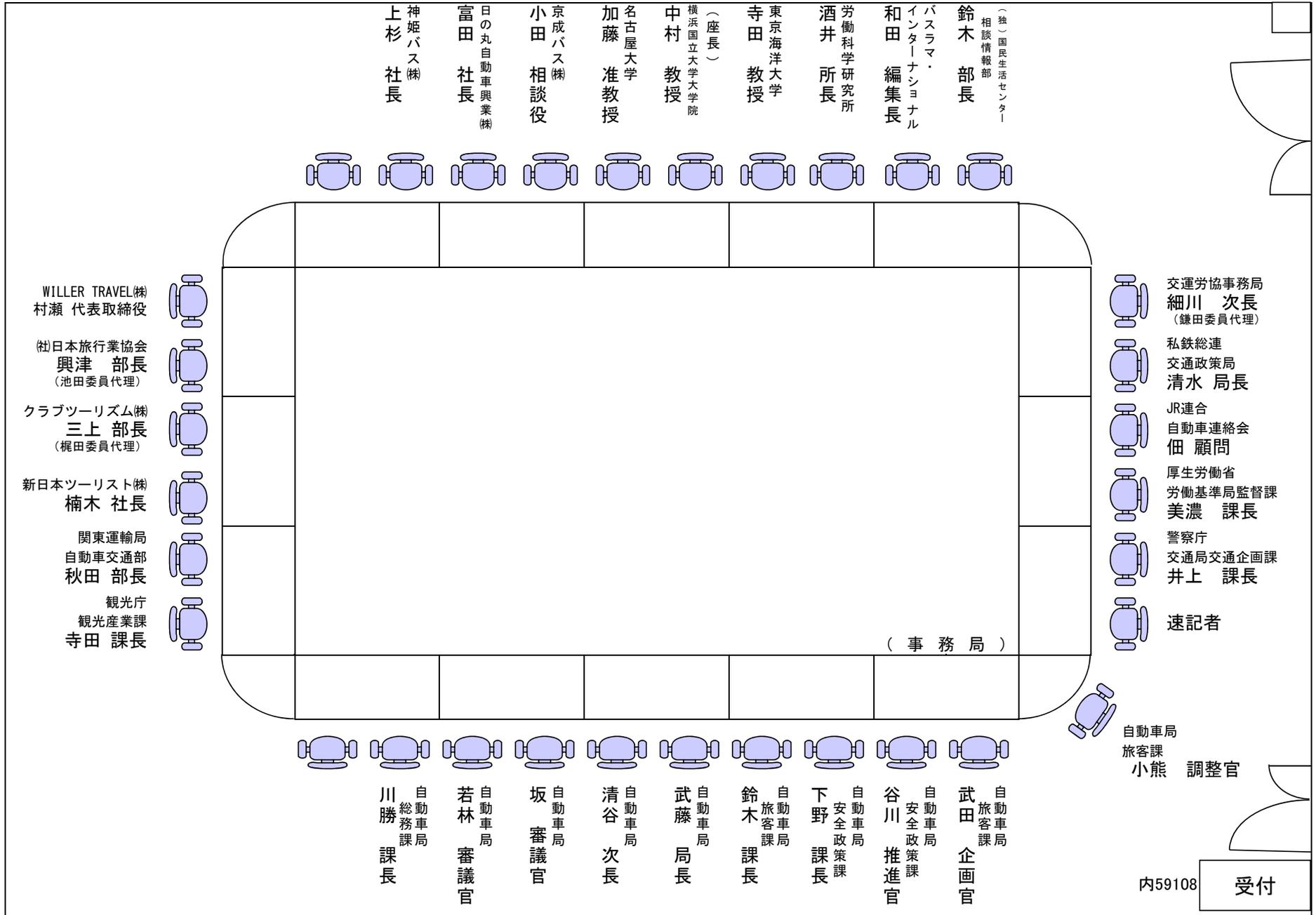
- ・ 参考1 貸切バスの安全確保対策に関する総務省勧告に対する回答
- ・ 参考2 総務省勧告及びバス事業のあり方検討会における検討項目への対応状況
- ・ 参考3 参考資料
- ・ 参考4 第1回議事概要

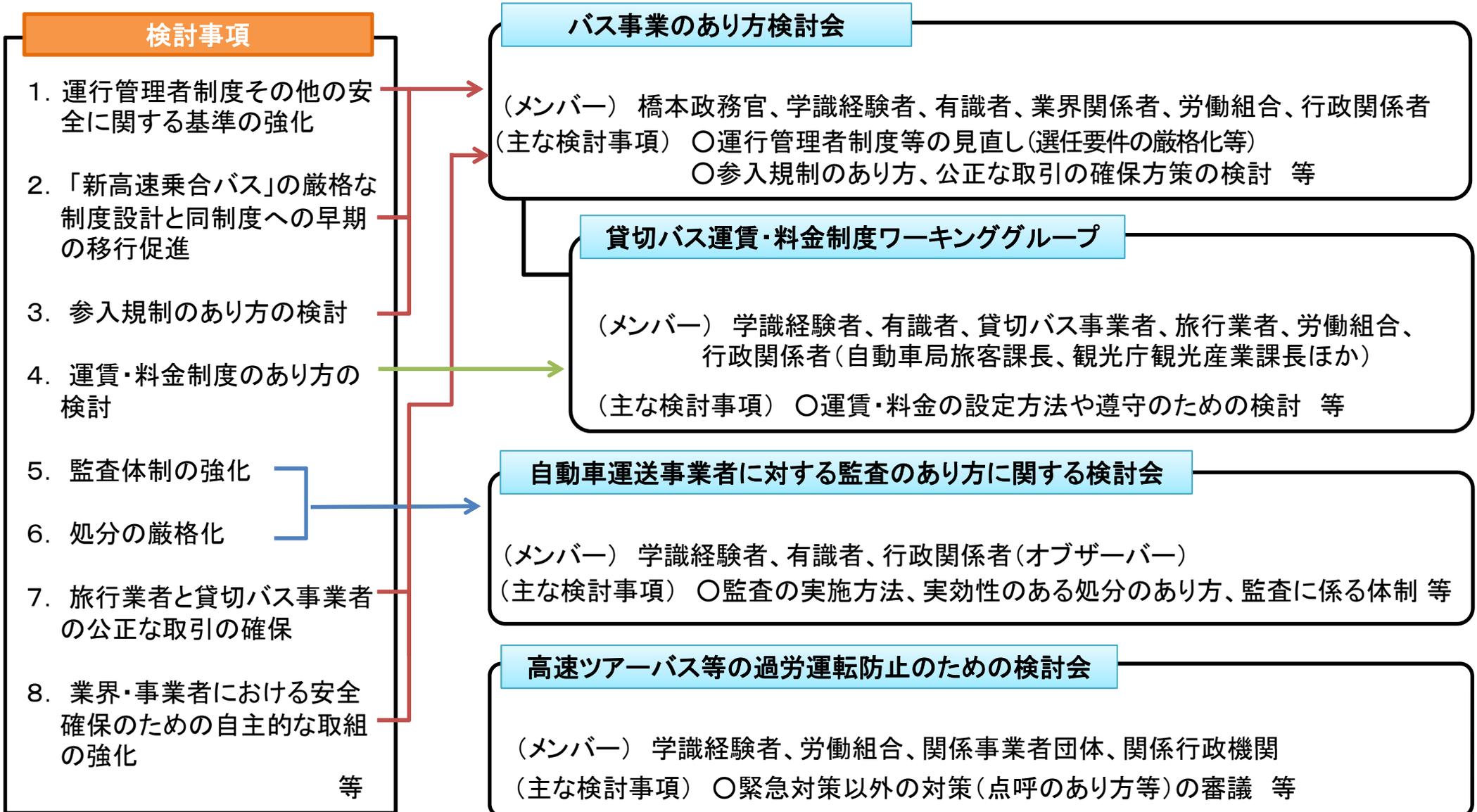
「バス事業のあり方検討会」委員名簿

学識経験者	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授	
	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授	
	酒井 一博	労働科学研究所所長	
	寺田 一薫	東京海洋大学教授	
	若林亜理砂	駒沢大学教授	
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	
消費者代表	鈴木 基代	(独)国民生活センター相談情報部長	
	小田 征一	京成バス(株)取締役相談役	
業界関係者	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長	
	上杉 雅彦	神姫バス(株)代表取締役社長	
	村瀬 茂高	WILLER TRAVEL(株)代表取締役	
	池田 浩	(株)ジェイティービー執行役員旅行事業本部副本部長	
	梶田 隆弘	クラブツーリズム(株)取締役バス旅行部長	
	楠木泰二郎	新日本ツーリスト(株)代表取締役社長	
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合軌道・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顧問	
	滝口 明彦	日本労働組合総連合会社会政策局長	
	行政関係者	橋本 清仁	国土交通省大臣政務官
		武藤 浩	国土交通省自動車局長
		清谷 伸吾	国土交通省自動車局次長
		坂 明	国土交通省大臣官房審議官(自動車局)
		若林 陽介	国土交通省大臣官房審議官(国土政策局、自動車局)
川勝 敏弘		国土交通省自動車局総務課長	
鈴木 昭久		国土交通省自動車局旅客課長	
下野 元也		国土交通省自動車局安全政策課長	
寺田 吉道		観光庁観光産業課長	
秋田 未樹		関東運輸局自動車交通部長	
井上 剛志		警察庁交通局交通企画課長	
美濃 芳郎		厚生労働省労働基準局監督課長	
(事務局)		国土交通省自動車局旅客課	

バス事業のあり方検討会(第2回)配席図
 < 合同庁舎第3号館(国土交通省) 11階 特別会議室 >

資料2

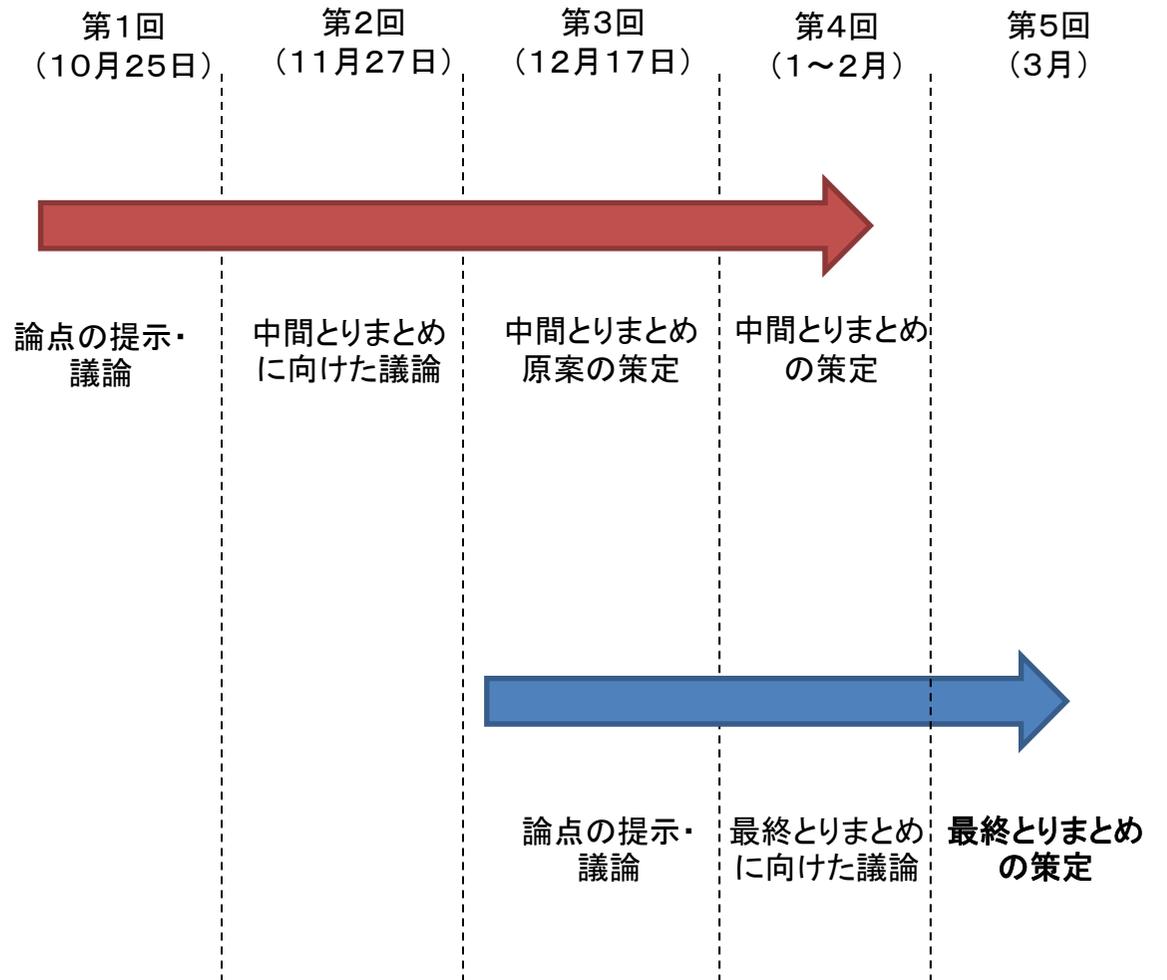




検討項目

- ①運行管理者制度の強化
- ②過労運転防止のための基準の強化（←過労運転防止検討会）
- ③監査体制の強化（←監査のあり方検討会）
- ④処分の厳格化（←監査のあり方検討会）
- ⑤旅行者と貸切バス事業者の公正な取引の確保
- ⑥業界・事業者における安全確保のための自主的な取組の強化

- ⑦新高速乗合バスへの早期の移行促進（←事務局からの報告）
- ⑧参入規制のあり方の検討
- ⑨運賃・料金制度のあり方の検討（←貸切運賃・料金制度WG）
- ⑩その他



貸切バスの安全性向上に向けた基本的な方向性(総括表)

資料4

テーマ	課題	対応状況	更なる対応のイメージ(案)	想定される論点
①悪質事業者に対する事後チェック強化	法令遵守がされない、悪質事業者に対して、どのように国の監査・処分を強化すべきか？	今夏の緊急対策で、高速ツアーバス運行事業者を対象に緊急重点監査を実施し、事業者情報を公表したほか利用者通報窓口を設置	(1)悪質事業者への優先的監査実施 (2)メリハリのある処分基準による厳正化 (3)処分逃れ事業者対策 (4)街頭などでの迅速な是正措置 (5)事業者の自主的なコンプライアンス向上等の方向性(監査のあり方検討会)。	○どのように目に見える形で具体化すべきか？ ○運輸局等の実施体制をどのように確保するか？
②参入時の安全に関する審査の強化	許可時の安全に係る審査基準をどのように強化すべきか？	役員の法令試験の厳格化について、本年3月の報告書における提言に基づき、現在具体的な見直し内容を検討中	審査要件の厳格化、現場確認の強化	○実態論として、必要性・合理性が十分説明できるか？ ○参入時のチェックが簡便に実施できるか？
③安全管理が不十分な事業者のレベルアップ	通常の事業者と同等のレベルまで、どのようにレベルアップを図るべきか？	事業者に対し、運行管理者への必要な権限付与と助言尊重義務 運行管理者に対する資格試験や講習を実施、講習内容等について順次見直し 運輸安全マネジメント実施のほか、セーフティバス制度等を推進中	(1)優良事業者数の拡大や、悪質事業者を抽出するため、適正化事業や自主点検等の制度導入を検討(優良事業者認定・優遇とセットで検討) (2)優良事業者等を参考に、運行管理の制度見直し(※本年3月の報告書でも提言済み)	○適正化事業の主体や予算等の課題をどう克服するか？ ○優良事業者への追加負担とならないか ○実態論として、実効性のある具体的な制度変更は何か？
④旅行業者等と貸切バス事業者との関係	発注者と受注者との連携をどのように強化すべきか？	今夏の緊急対策で、以下を実施済 (1)書面取引の導入 (2)安全運行協議会の設置 (3)貸切バス選定・利用ガイドライン	(1)書面取引の徹底 (2)悪質な旅行業者等による安全阻害行為等への対策の導入	○実態論として、必要性や実効性はあるか？ ○法制度論として、必要性・合理性が十分説明できるか？
⑤利用者対応の強化	利用者に分かりやすい情報提供をどのように推進すべきか？	今夏の緊急対策で、以下を実施済 (1)販売時や車両への安全情報表示 (2)監査・処分情報のリスト化 (3)貸切バス選定・利用ガイドライン	旅行会社・貸切バス事業者のHP等でセーフティバスや平均車齢等を表示し、利用者に分かりやすい情報提供を図る。	○この他に何かアイディアはないか？

【中間とりまとめ以降に検討する事項】

テーマ	課題	検討の方向性	想定される論点
⑥運賃・料金制度	合理的で実効性のある運賃・料金制度をどのように構築するか？	貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループにおいて、公示運賃・料金制度のあり方、法令遵守・安全確保のための方策等について検討。	○実効性のある制度はどのようなものか？
⑦参入規制のあり方	参入時の許可要件について、どのような見直しを行うべきか？	車庫・車両等施設要件、営業区域規制の検討	○実態論として、必要性・合理性が十分説明できるか？ ○既存事業者への義務はどうするのか？

※ 更なる対応のイメージ(案)は、本検討会での今後の議論や法制度上の課題を踏まえ、検討が必要

1. これまでの経緯(背景)

～バス事業のあり方検討会 とりまとめより～

【バス事業のあり方検討会の開催の背景】

- バス事業は、少子高齢化、マイカーの普及や規制緩和後の競争の激化などの構造変化の中で、かつてのように十分な付加価値・競争力を創造することが困難。
- その結果、価格やコストが重視され、安全が軽視され、労働条件が悪化するなどの状況にあり、閉塞的な状況からの脱却が課題。

【高速バス・貸切バスの健全な発展に向けた対応】

- 高速バスは、バス産業の成長分野であるが、高速ツアーバスの登場・成長という状況を背景に、公平な競争条件の下でのより安全で利便性の高い高速バスサービスを実現するため、新高速乗合バス制度への移行を進めることになった。
- 貸切バスは、近年、事業者数・車両数が増加する一方で、需要の増加は限定的であるため、日車営収が下落し、安全性の低下や運転者の労働条件の悪化が生じているとの指摘。総務省勧告においても、安全確保対策の徹底、收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証、旅行業者への指導・監督の強化等を勧告。このため、①法令遵守体制の確保、②事後チェックの強化、③発注者との間における相互理解の促進、④営業面での規制の見直し、等の安全確保対策強化に取り組むこととなった。

2. 関越道高速ツアーバス事故で顕在化した課題

【関越道高速ツアーバス事故の発生】

1. に基づき対応を進めようとした矢先、関越道において高速ツアーバス事故が発生（4月）

- ➡ ①当該貸切バス事業者における法令遵守の不徹底、杜撰な安全運行管理の状況が判明。
- ②当該旅行業者等における安全確保の責任等の問題が顕在化。

【緊急重点監査の実施】

・関越道高速ツアーバス事故を受けて緊急重点監査を実施（5、6月）

- ➡ 約8割の事業者には何らかの法令違反、1割強には重大・悪質な違反

【東北道高速ツアーバス事故の発生】

・東北道において高速ツアーバス事故が発生（8月）

- ①緊急対策として実施した交替運転者の配置基準等についての違反が判明
- ➡（運行管理者は、緊急対策の内容を説明する講習に参加していなかった事実も判明）
- ②点呼の未実施など過去に処分された法令違反について違反を繰り返していることが判明

【顕在化した課題】

- 安全規制の内容とその遵守徹底について、実効性確保の問題が顕在化。
- 加えて、改めて以下のような問題点も明らかに。
 - ・事故を起こした事業者のような、安全運行管理のための体制や遵法精神が不十分な事業者が存在。
 - ・高速ツアーバスを企画実施する旅行業者等との関係で、運賃・料金制度のあり方が不透明、かつ安全確保のための取り組みが不十分。

3. 貸切バスの安全性向上に向けた基本的な方向性

前回のとりまとめで示された課題と、関越道高速ツアーバス事故により顕在化した課題を踏まえ、以下の貸切バスの安全確保対策を講じることが必要。

1. 安全確保に関する重要な法令等に違反する悪質な事業者の排除（総括表①、②）

運行管理者の選任、交替運転者の配置、点呼の実施等の安全確保に関する重要な法令等についてすら遵守していない事業者や、許可申請時や監査・処分を受けた際には遵守・是正をするものの、その後違反を繰り返す事業者がいることから、国による監査・処分等を通じ、悪質な事業者排除を図るための措置を講じるとともに、参入時の審査基準を厳格化し、悪質事業者の新規参入を防ぐ必要。

2. 事業者における法令遵守、安全管理体制の確保（総括表③）

通常の事業者であれば当然行われている法令遵守励行、安全確保のための管理体制整備、取組の実施について、すべての事業者で確実に行われるようになり、安全を重視する企業風土の醸成を図るため、事業者における法令遵守、安全管理体制の確保のための措置を講じることが必要。

3. 発注者と貸切バス事業者との関係、利用者との関係における安全確保のための取組強化 （総括表④、⑤）

書面取引の徹底、発注者に向けた取引改善の取組、セーフティーバス等の利用者に分かりやすい情報提供の推進が必要。

4. 営業面での規制の見直し（総括表⑥、⑦）

合理的で実効性のある運賃・料金制度の確立が必要。参入時の許可要件見直しについて検討。

【検討の趣旨】

現在の監査・処分においては、以下のような問題点。

- 事業者の営業所数に比して、国の監査要員の数が少ないため、事業者の法令遵守状況等を確認する頻度が十分でない。
- 事業者が、実際には違反を犯しているにもかかわらず、書面だけ形式的に整えている事業者が存在する。
- 許可取消処分が行われる前に、事業廃止により処分逃れをする事業者が存在する。
- 監査の結果に基づき処分されても、再度違反を行う事業者が存在する。

今後、それらの問題点を踏まえ、どのように悪質な事業者を確実に排除するかが課題。このため、自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会で検討を進めているところ(10月31日中間とりまとめ)。



【検討の方向性】

効率的・効果的な監査の実施と実効性のある行政処分等の実施

【現在の対応状況】

- ・高速ツアーバスを運行する貸切バス事業者に対して、5月・6月に緊急重点監査を実施し、当該監査の状況を国土交通省のHP上で公表するとともに、利用者通報窓口をHP上に設置
- ・自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会において、監査・処分のあり方について検討

【更なる対応のイメージ】

- | | |
|----------------------|---------------------|
| ① 悪質事業者への優先的監査実施 | ② メリハリのある処分基準による厳正化 |
| ③ 処分逃れ事業者対策 | ④ 街頭などでの迅速な是正措置 |
| ⑤ 事業者の自主的なコンプライアンス向上 | 等 |

【検討の趣旨】

事故を起こした事業者に、安全に関する規制への違反が確認されている実態を踏まえ、法令遵守の徹底を図り、規制を遵守しない悪質な事業者を排除することが必要。

そのためには、国の監査・処分を強化するという事後チェックに加えて、参入時における審査要件を強化し、安全を軽視した安易な新規参入や増車などに歯止めをかける必要がある。



【検討の方向性】

貸切バス事業の参入時における審査要件の強化

【現在の対応状況】

・役員の法令試験の厳格化

「バス事業のあり方検討会」報告書を踏まえ、代表権を有する常勤役員に対して厳格に実施する等の具体的な見直し案について検討中であり、準備でき次第措置予定

【更なる対応のイメージ】

・参入時の審査項目の見直し

・現場確認の強化

【検討の趣旨】

通常の事業者であれば当然行われている法令遵守励行、安全確保のための管理体制整備、取組の実施について、すべての事業者で確実に行われるようにする必要があるが、現在、一部の事業者には以下のような問題点が所在。

- 事業者(経営者)と運行管理者の関係について、運行管理者が安全確保に係る十分な役割を果たせていない。
- 一部の運行管理者には、法令上の知識等の習得、そのための講習受講義務履行等が適切に行われていない。
- 自社の車両が運行している間の適切な運行管理体制が構築できていない(運行管理者が不在で、対応ができない)。
- 法令遵守、安全確保対策の実施状況等について、自主的なチェックができていない。

このため、貸切バス事業において、中小事業者が多い環境であることを踏まえつつ、事業者が、運輸安全マネジメント制度の考え方等に基づき、安全対策に必要な投資を確実にを行い、運行の安全確保に重要な役割を果たす運行管理者がその責務を適正かつ確実に果たせるように体制を整え、法令遵守状況や安全対策の内容等を自らチェックしていくように、安全を重視する企業風土の醸成を図ることが課題。



【検討の方向性】

- (1) 優良事業者等を参考に、運行管理の制度見直し
- (2) 優良事業者の数を拡大するとともに悪質な事業者を抽出するため、適正化事業や自主点検等の制度を検討(優良事業者認定・優遇とセットで検討)

【現在の対応状況】

- 事業者に対し、運行管理者への必要な権限付与と助言尊重義務。
- 運行管理者に対する資格試験や講習を実施。講習内容等について順次見直し。
- 事業者、運行管理者、運転者等の遵守事項を規定。遵守内容の具体化・強化を順次実施。
- 大規模事業者には、運輸安全マネジメントの実施義務(その他の事業者は努力義務)。
- その他一部優良事業者は、セーフティバス認定制度等を活用。

【更なる対応のイメージ】

- ① 安全運行に関わる各主体(事業者(代表、安全統括責任者等の役員)、運行管理者、運転者等従業員)について、それぞれの果たすべき責任・権限・業務・義務の明確化を図る。(自社の車両が運行している間の適切な運行管理体制構築等)
- ② 運行管理者について資格交付要件や選任要件を厳格化
(試験一本化や、運行管理者の選任時に一定期間内の講習受講を義務付け 等)
- ③ 事業者自らのコンプライアンス向上のための取組
 - …中小事業者への自主点検の義務づけや適正化事業等(安全マネジメント評価、セーフティーバス等との連携を含む。)の実施を通じて、優良事業者とその他事業者を差別化。運輸安全マネジメントの義務付け対象者拡大についても検討。
 - …優良事業者の認定を受けた事業者に対しては、適正化事業実施機関の巡回指導の周期延長(自主点検・報告義務は免除)(優良事業者:運輸安全マネジメントを継続実施、Gマーク・セーフティバス認定 等)
 - …一方、特に悪質な事業者に対しては、適正化事業実施機関による巡回指導結果や、自主点検・報告の内容に基づき、国が監査を実施
- ④ デジタル式運行記録計等の装着義務付け、交替運転者の配置基準策定など、過労運転防止等の観点からのコンプライアンス向上、運行管理の高度化、安全基準の明確化等についても検討(過労運転防止対策検討会)

【検討の趣旨】

旅行業者等の発注者と貸切バス事業者の間では、輸送の安全や適正な取引の確保が適切に図られない形態での運送契約が締結されている等の課題がある。

このため、貸切バス事業の輸送の安全や適正な取引を確保するために、旅行業者と貸切バス事業者との適正な取引環境の整備が必要。



【検討の方向性】

旅行業者等の発注者と貸切バス事業者との適正な取引環境の整備

【対応状況】

今夏の緊急対策において、書面取引の義務化、高速ツアーバス安全運行協議会の設置、貸切バス選定・利用ガイドラインの策定・周知を実施

【更なる対応のイメージ】

① 書面取引の徹底やガイドラインの徹底

旅行業者等の発注者と貸切バス事業者との運送契約について、契約締結時に当該契約内容を記載した書面の交付及びその保存の徹底を図る。

ガイドラインについても、関係省庁への周知協力依頼を更に強化する。

② 悪質な旅行業者等の発注者に対する対策

旅行業者等の発注者が道路運送法の規定に違反した運送契約を締結することを防ぐための規制の強化等について、検討を行う

(※本検討会での議論や法制度上の課題を踏まえ、検討が必要)

【検討の趣旨】

貸切バス市場の健全な発展のためには、安全性の向上を図るとともに貸切バス事業全体について利用者からの信頼を確保することが重要である。

そのため、悪質事業者の排除、安全管理が不十分な事業者のレベルアップ等の対策に加え、利用者がより安全性の高い貸切バス事業者を選択することができる環境を整備していく必要がある。



【検討の方向性】

利用者に分かりやすい情報提供の推進

【対応状況】

今夏の緊急対策で、以下を実施済み

- ・高速バス表示ガイドラインに基づく、販売時や車両への安全情報の表示
- ・監査・処分情報のリスト化
- ・貸切バス選定・利用ガイドライン(再掲)

【更なる対応のイメージ】

旅行会社・貸切バス事業者のホームページ等における情報提供の推進

セーフティーバスや平均車齢等を表示し、利用者に分かりやすい情報提供を図る

【検討の趣旨】

貸切バスに係る現行の公示運賃は、近年の経済状況や現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとはいえない。また、いわゆる実勢運賃は、公示運賃や届出運賃を大きく下回っていると言われており、これらの課題に適切に対応する必要がある。



【検討の方向性】

合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の確立

本年7月25日に「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ(座長:加藤博和准教授)」を設置し、これまで3回開催。取引実態を踏まえた制度設計、法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点からの制度設計、国民目線・消費者目線の観点からの制度設計を目指し、有識者・貸切バス事業者・旅行業者・労働組合からのヒアリングや実態アンケートを実施しつつ検討しており、以下の観点から、年度内に制度案をとりまとめる予定。

①公示運賃・料金のあり方

…現在の水準に合致した原価計算とわかりやすい運賃・料金制度の構築

②運賃・料金の実効性の確保

…法令遵守、安全確保といった観点からの実効性を確保するための方策の導入

【検討の趣旨】

貸切バス市場の健全な発展のためには、運行の安全性や旅客の利便性を軽視した安易な新規参入を防ぐ必要がある。



【検討の方向性】

参入規制のあり方

①車庫・車両要件の検討

(参考)

- ・現行の車庫要件・・・原則として営業所に併設。ただし、併設できない場合には、営業所から直線で2kmの範囲内にあって運行管理が十分可能であることが必要。また、車庫施設に係る仕様要件は課されていない
- ・現行の車両要件・・・車齢要件は課されていない。また、デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの設置は義務付けられていない

②営業区域規制の検討

(参考) 現行の営業区域規制

- ・原則、都府県単位(北海道は運輸支局の管轄区域単位、沖縄島しょ毎)とする。
- ・都府県の境界に接する市町村に営業所を設置する場合には、地形・地勢的要因による隔たりがなく、経済事情等に鑑み同一地域と認められる隣接等府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。

第2回バス事業のあり方検討会への意見

日本鉄道労働組合連合会
自動車連絡会顧問 佃 栄一
全国交通運輸労働組合総連合
軌道バス部会事務局長 鎌田佳伸

1. 悪質事業者対策

乗合、貸切とも需給規制が撤廃されて10年以上が経過しているが、本来の目的は「経済の活性化と競争による、バス産業の活性化」を図るものであったが結果として、運賃価格競争だけに走り、コストの削減によって肝心の安全確保は置き去りにされてしまった。規制緩和と同時に「事後チェック」を強化すると謳ったが、その強化どころか、「事前チェック」も含め決定的な施策と呼べるものはなかった。今回の事故で色々と明らかになったが、貸切バス事業者、旅行業者ともに数え切れない程の違反が発覚した。事後チェック問題では、バス事業者は約6,000者、これにトラック、タクシーを含めると130,000を超える数、そして監査要員は300人程度なのだから、十分な監査体制が整っていないのは明白である。

こうしたことから、監査要員を増やして取り組むとするのであれば、監査員OBや民間事業者を有効活用し、第三者機関で専門的に監査を行ってはどうか。それが困難であれば、デジタコの義務化、または「電子監査システム」(仮称)を導入してみてもどうか。「悪質」と認める基準がどうかだが、該当する事業者が存在する場合は、「人命」を運んでいる観点からも、速やかに「事業許可取り消し」をするべきではないか。また、処分逃れなど言語道断であり、こうした事業者は市場から直ちに撤退させる制度を作るべき。

2. 参入時のチェック

実に、規制緩和前に比べると貸切バス事業者は2.1倍に倍増、その8割以上が10両以下の事業者である。まして、関越道事故の2事業者(陸援隊/ハ社)、過去に違反だらけの安全を守れない「常習犯」である。何故こんな事が出来るのか? それは事故を起こしても、「社名変更」して再度、事業申請すれば、全てではないが許可が下りてしまうシステムだからである。死亡事故を起こしたのにも関わらず、である。

これまでは事業許可の試験は、目の前に参考書を見ての選択問題、申請は「紙切れ一枚」であった。とりわけ「家族的経営」で参入する事業者は、申請時に、代表(社長で運転者)、運行管理(妻)、運転者・ガイド(息子・娘)と記載すれば、何らチェックもせず許可が下りる。普通に考えても、例え5両保有している事業者として、運行管理、整備管理、運転者等を考慮しても10人以上の社員は必要である。今回の事業者のように、5~6人程度の社員では安全管理ができる筈もないのである。こうしたことから、特に「違反常習犯」を事業に参入させないよう、参入の申請があった場合には現地調査、過去の違反歴等をチェックするシステムが望ましい。

合わせて、参入要件の強化（車齢「3年以内」及び台数規制「10両以上」）はもとより、業界を「正常化」する意味も含め、参入を一時中止し、「清浄化」すべきである。なお、現行の5両を堅持する場合には、参入する場合の最低要員を明示すべきである。

3. 安全管理が不十分な事業者のレベルアップ

運行管理は事業における要的な業務であり、その名の通り安全を管理することが責務である。人命を預かって運行している以上、利用者及び運転者を含め、安全確保は当然のことであり、何時いかなる時でも不測の事態に対応できるべく、運行が行われている時間帯は運行管理者が常駐していることが基本である。「安全管理が不十分」といっている段階で、事業を行う資格があるのかは疑問である。常に連絡出来る体制ではなく、運行中は「常時事業所に常駐」することを明記すべきである。

現在、行っている運輸安全マネジメントの対象範囲を拡大できないか。優良事業者の拡大については、そこにメリットがなければ拡大は難しいのではないか。例えばセーフティバスの認定を複数年継続している事業者については、監査の免除や車両購入に際して補助率を上げるとか、インセンティブ的なものがあれば認定を受けるのではないか。合わせて、認定事業者を旅行業者が優先的に選択することで「安全対策」の向上につながるのではないか。

4. 旅行業者等と貸切バス事業者との関係

書類取引の導入や安全運行協議会の設置など取り組みが進められているが、「公正な取引」のためには両業界でルールを守らなければ成立しない。今回の事故でも明らかになったように、トラック業界でも見受けられる「傭車」が発覚した。悪質な旅行業者はバスを持たずとも、「中抜き」だけで仕事をする。このようなことがまかり通っていること事態、人命を預かって運行するバス業界にはあってはならないことである。7人の尊い命が失われた事がそうさせたのだろうが、今回は旅行業者も一定の処分が言い渡されたが、たかだか1ヶ月半の業務停止。これが死亡事故を誘発させた事業者への処分とは恐れ入る。これまでもそうであるが、違反せざるを得ない行程で業務を依頼し、それによってバス事業者が事故を起した場合、処分されるのはバス事業者だけであり、旅行業者は一切処分されていない。これでは、悪質な事業者は野放しで、「トカゲの尻尾切り」である。関越道の事故を受けて旅行業法の一部を8月に改正したが、それぞれの処分内容を見ても、1項目最大60日間の業務停止しかない。

バス関係ではないが、「万里の長城における遭難事故」が発生した。詳細については既に周知の通りであるが（3人が死亡）、企画したアミューズトラベル社は3年前に北海道で登山客ら8人が凍死した遭難事故を引き起こしていた旅行業者であり、当時は観光庁から「社内の管理・監督体制が極めてずさん」として、同社の本社営業所に旅行申し込みの新規受け付けを51日間認めない業務停止命令が出されたにも関わらず営業をしていた。ここでおかしいのは8人の人命が失われたにも関わらず、たかだか51日間の業務停止、関越道での死亡事故もそうであるが、旅行業法が欠落していないか？この手の内容なら、「業務停止」の範疇ではないだろう。「事業許可・営業資格取り消し」が当たり前である。

旅行業者の明確な処分規定が法的に整備されていないことに問題がある。旅行業者は、お客様の「命」を運び、楽しく旅行することが目的であり、その尊い「命」に対する認識が余りにも低すぎるのではないか？ 運送事業者同様の処分を課すべきである。

書面取引の義務化にはなったものの、法令遵守の観点からすれば、バス事業者に運行引受義務があるのなら発注者側にもあつてしかるべきである（書面取引義務化違反の罰則・処分）。こうしたことから厳重な罰則規定を盛り込んだ旅行業法の改正が急務である。

5. 運賃・料金制度

この件に関しては12月11日に開催予定の貸切WGへ意見提出をしているので、会議の性質上、それ以降の意見となる。

基本は事業として成り立っていく、運賃・料金制度の導入が必要である。

6. 利用者対応の強化

現在の業界が異常な状況であること（規制緩和・新規参入・事業者数倍増・運賃ダンピング・ワンマン化・安全確保が置き去り・低賃金・運転者のレベルの低下）＝関越道での事故が一例。これを利用者に理解してもらうPR活動が必要と思われる。

貸切バス事業者安全性評価認定制度自体の理解が、特に利用者に対し周知徹底が不足している。さらなる周知徹底が必要であり、特に、修学旅行や自治体等で利用する場合に、認定事業者を優先する取り組みを進め、関係箇所や旅行業者に指導すべきではないか。認定制度もそうであるが、ガイドラインも周知不足。行政・自治体・旅行業者・バス事業者が協力して利用者に対してPR活動を行う必要あり。

これらの取り組みを通じ、安全確保にはコストがかかること（運転者教育・デジタル計器・環境対策・安全対策）、これは利用者（人命）を守ることであるということを理解してもらう。国民目線から結果して「ただ高くなっただけ」と認識されないよう、取り組みが必要（インターネット、パンフレット、チラシ等の作成。可能ならCMも）。

7. その他

- (1) バス事業のあり方検討会で3月末以降も、8月から移行する新高速乗合バスの運行状況確認や点検が必要であり、1年程度のフォローアップ会議が必要ではないか？
- (2) 管理の受委託における厳正なる審査（分社・合理化・丸投げ等）

「バス事業のあり方検討会」私鉄総連の意見

日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
清水 昭 男

1 各種検討会における議論経過等とバス事業のあり方検討会について

各種検討会議論と結論については、それぞれの結果を尊重すべきと考える。しかし、バス事業のあり方検討会は、それらを含めた全体のとりまとめを行う(総括)位置付けにあると認識している。

したがって、各種検討会における議論経過、結論および実施状況等について、報告を求める。加えて、旧バス事業のあり方検討会で確認され通達発出されている「新高速乗合バス制度」への早期の移行促進に伴う、許可申請の状況および高速バス停留所の調整等々についても報告を求める。

それらを受けて、全体的なバランスや矛盾点があれば、整理していくべきと考える。

各種検討会と検討事項

①バス事業のあり方検討会

主な検討事項 ○運行管理・整備管理制度の見直し
○新規参入のあり方 等
※新高速乗合バス制度への早期の移行促進

②貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ

主な検討事項 ○運賃・料金の設定方法
○運賃・料金制度の実効性の確保 等

③高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会

主な検討事項 ○緊急対策(高速ツアーバス等の夜間・長距離運行)以外の運行形態への対策

④自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会

主な検討事項 ○監査の実施方法
○実効性ある処分のあり方
○監査に係る体制 等

⑤車両安全対策検討会

主な検討事項 ○衝突被害軽減ブレーキ
○車線逸脱警報装置の導入 等

2 第2回検討会「貸切バスの安全性向上に向けた基本的な方向性」(事前送付資料)の各項目についての意見

1. 安全確保に関する重要な法令等に違反する悪質な事業者の排除

(1) 悪質事業者の排除

当然、監査と処分の強化をすべきと考える。「監査のあり方検討会中間取りまとめ」では、第三者機関の活用が盛り込まれている。活用すること自体は問題ないが、①事業者団体に未加盟事業者への対策、②第三者機関の規模と権限、③第三者機関の中立性(利害関係の排除)、などについてさらに検討が必要と考える。また、第三者機関の指導に従わない事業者等への重点的・定期的監査が必要と考える。

(2) 参入時のチェック

これまで議論してきた「役員の法令試験の厳格化」等の対策は当然として、車庫・車両等の施設要件の強化、現場確認の強化は当然必要と考える。

また、新規参入事業者に対しては、参入時の要件を継続して満たしているか否かを確認するため、参入後に一定期間毎の監査が必要である。

2. 事業者における法令遵守、安全管理体制の確保

(1) 安全管理が不十分な事業者のレベルアップ

「検討の方向性」、「現在の対応状況」、「さらなる対応のイメージ」ともに記載の内容で理解する。従来から発言しているが、①運行管理体制の24時間化(運行管理者は、自社のバスが運行している間は、営業所に常駐すべき)。②運行管理者の複数専任は事業許可に係る基準の変更を含めて実施すべき。また、実際の運行を理解しない人ばかりでは現場が混乱するため、運行管理者には必ずバスの営業運転経験者も加えるべき。さらに、試験や一定期間毎の更新試験で法令知識等の水準を確保していく必要がある。

3. 発注者と貸切バス事業者との関係、

利用者との関係における安全確保のための取組強化

(1) 旅行業者等と貸切バス事業者との関係

適正な取引環境の整備については、①書面取引の徹底に加えて、書面で保存された契約内容は、悪質な旅行業者等の発注者による安全阻害行為対策として監査対象とすべきあり、必要に応じて一定期間、書類の提出を求めるなどの対策も必要である。②ガイドラインの徹底についても引き続き中央・地方へ周知し協力を求めていくことが必要である。

(2) 旅行業者の責任の明確化・厳格化

③悪質な旅行業者等の発注者による安全阻害行為等への対策では、旅行者・利用者保護の観点から、旅行業者にも貸切バス事業者と応分の責任を課すべきであり、旅行業法についても罰則を規定すべきと考える。

(3) 安全運行協議会

④安全運行協議会については、旅行業者と貸切バス事業者間の従来からの関係を考慮すれば、各事業者団体に任せるのではなく、当然、国も関与すべきであり、そのことが事業者団体などに未加盟の事業者にも波及させることができると考える。

4. 営業面での規制の見直し

(1) 運賃・料金制度

「貸切バス運賃・料金ワーキンググループ」の検討結果を尊重して議論すべきと考えるが、新高速乗合バス制度における受託貸切バス事業者への委託料についても、何らかの基準等を策定すべきと考える。悪質事業者(発注者)による運賃ダンピングと、それを受けざるを得ない貸切バス事業者の構図が安全運行の確保を困難な状況に追い込んだことは広く世間の知るところとなった。新たな制度においては、そうしたことを繰り返してはならない。私鉄総連として運賃・料金制度についての基本的な考え方は、法令遵守・安全運行確保、安全運行を担うバス運転士の労働条件の改善が図れることが最低限必要だと考えている。

5. 利用者対応の強化

利用者にわかりやすい情報提供は必要であり、今夏の緊急対策での取り組みを継続すべきである。また、貸切バス安全性評価認定制度のさらなる充実と認知度向上のため、国としても広報宣伝等強化していただきたい。

以 上

平成 24 年 8 月 10 日

貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく
勧告に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）

総務省では、貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の勧告に対する改善措置状況について、国土交通省からの回答を受け、その概要を取りまとめましたので、公表します。

○「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」

平成 22 年 9 月 10 日、国土交通省に勧告
勧告に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要は、別添参
照

「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」の結果に基づく
勧告に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要（ポイント）

【勧告先】国土交通省 【1回目の回答日】：平成23年5月19日
【勧告日】平成22年9月10日 【2回目の回答日】：平成24年8月6日

1 調査概要

貸切バス事業は、国民に身近な輸送手段として幅広く利用されているが、安全対策が不十分で運転者の過労が原因となった死傷事故も発生。貸切バス事業者からは、運転者の労働時間等を無視した旅行計画を旅行会社等の契約先から一方的に提示される、適正な運賃を収受できないなど安全運行への悪影響が懸念

本調査は、貸切バスの安全運行及び利用者保護に資する観点から、貸切バス事業者における安全確保対策の実施状況、貸切バス事業者と旅行者等との運送契約の締結状況及び貸切バス事業者に対する指導・監督の実施状況等を調査し、平成22年9月10日、下記のような事項を勧告

この勧告に対する1回目のフォローアップ(平成23年5月)から約1年が経過した平成24年4月29日未明、関越自動車道において、運転者の居眠りによるとみられる高速ツアーバスによる死傷事故が発生

今回、上記の事故も踏まえ、国土交通省により、勧告に対する改善措置として、どのような措置が実施されたのかを公表するもの

2 主な勧告事項及び国土交通省が講じた改善措置状況

(1) 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none">○ 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化○ 交替運転者の配置指針の見直し○ 高速ツアーバス事業者における関係法令遵守の徹底及び自主的な改善の促進	<ul style="list-style-type: none">○ 処分業者の違反内容に係る公表の拡充、告発の方針策定○ 高速ツアーバスの夜間運行における配置基準の見直し 運転者1人の上限の運行距離 670 km⇒400 km○ 事故発生を受けた高速ツアーバスの安全確保対策の強化<ul style="list-style-type: none">・ 高速ツアーバス運行関係者(バス事業者・旅行者)の重点監査の実施及び監査結果の公表・ 高速ツアーバス運行事業者リストの公表、高速バス表示が「ドライブ」に基づく利用者への安全情報の提供の徹底 等

(2) 旅行者への指導・監督の強化

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none">○ 貸切バスの発注時における禁止行為等の明示及び法令遵守指導の徹底○ 国土交通省本省から観光庁への法令違反に関与した疑いのある旅行者名等の通知の徹底	<ul style="list-style-type: none">○ 旅行者の禁止行為として、安全の確保が不十分な運送サービスを旅行者に提供する行為を旅行業法令に規定○ 旅行者・貸切バス事業者間の契約における書面取引を義務化し、旅行者の法令違反行為への関与の通知を促進

(3) 収受運賃の適正化等

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none">○ 収受運賃の実態把握の実施○ 公示運賃の検証○ 運賃の適正収受指導	<ul style="list-style-type: none">○ 貸切バスの運送に関する契約における書面取引を義務化し、収受運賃の実態把握及び適正収受指導を実施○ 公示運賃の検証については、国土交通省に学識経験者や事業者等で構成するワーキンググループを7月25日に設置し、24年度中に新たな運賃・料金制度の素案を取りまとめる予定

(4) 監査の効率的・効果的な実施

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none">○ 新規許可事業者に対する指導・早期監査の実施の徹底○ 自動車事故報告書を端緒とした巡回監査の実施	<ul style="list-style-type: none">○ 効果的な監査の実施を推進するとともに、国土交通省に有識者等で構成する「運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、監査の効率的な実施等について検討

貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告 に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要

【調査の実施時期等】

- 1 実施時期 平成20年8月～22年9月
- 2 調査対象機関 国土交通省、厚生労働省、公正取引委員会、国家公安委員会（警察庁）

【勧告日及び勧告先】 平成22年9月10日 国土交通省

【回答年月日】 平成23年5月19日

【その後の改善措置状況に係る回答年月日】 平成24年8月6日

【調査の背景事情】

- 平成12年2月の需給調整規制の廃止により、貸切バス事業者数は11年度の2,336事業者から20年度の4,196事業者へと約1.8倍に増加
- 事業者間の競争の激化、団体旅行の小口化・旅行商品の低価格化により営業収入が減少し、燃料費の高騰も加わり厳しい経営環境
- こうした中、貸切バスの交通事故発生件数は、平成11年度の365件から20年度の413件へと増加
- 国土交通省は、平成19年2月の大阪府で発生した貸切バスによる死傷事故を契機に同年4月に重点監査を実施し、調査対象316事業者のうち、204事業者（約65%）で法令違反が判明
- ツアーバスについては、長距離を運行したり深夜に運行することが多いことから、その安全性の確保について指摘あり
- 貸切バス事業者からは、旅行業者から、届出運賃を下回る運賃や運転者の労働時間等を無視した旅行計画を一方的に提示されるなどの苦情が聞かれ、安全運行への影響が懸念
- この行政評価・監視は、貸切バスの安全運行及び利用者保護に資する観点から、貸切バス事業者における安全確保対策の実施状況、貸切バス事業者と旅行業者等との運送契約の締結状況及び地方運輸局における貸切バス事業者に対する指導・監督の実施状況を調査
- ◎ 平成24年4月29日未明、関越自動車道において、いわゆる高速ツアーバスとして運行していた貸切バスが乗客45名を乗せて走行中、道路左側の防護壁に衝突して大破し、乗客のうち7名が死亡し、38名が重軽傷を負うという誠に痛ましい事故が発生
今回の事故を受け、国土交通省では、高速ツアーバス等の貸切バス事業に係る「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策」等を実施

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底</p> <p>(1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底</p> <p>(勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>① 新規許可事業者の運輸開始届出時においては、写真による運輸施設の確認を確実にを行い、写真により確認できない場合には、現地調査を確実に行うこと。(国土交通省)</p> <p>② 新規許可事業者に対する監査については、漏れなく早期に実施すること。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <p>国土交通省は、各地方運輸局及び沖縄総合事務局運輸部（以下「地方運輸局等」という。）に対し、通達等により、次の措置を指示</p> <p>(i) 新規許可事業者に対する運輸施設等の写真の確認</p> <p>(ii) 写真確認により疑義が生じた場合の事業者に対する現地調査の実施</p> <p>(iii) 原則、全ての新規許可事業者に対する早期（※）の巡回監査の実施</p> <p>※ 運輸開始後6か月以内</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>○ 運輸支局等において、次のとおり、新規許可事業者に対する確認・監査が不十分な状況あり</p> <p>(i) 写真による運輸施設の確認ができていないものについて、現地調査により事業計画の確保状況を確認せず（全国の36事業者中5運輸支局等の7事業者）</p> <p>(ii) 新規許可事業者117事業者のうち70事業者で巡回監査を早期に実施せず</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>→ : 「回答」時に確認した改善措置状況</p> <p>⇒ : 「その後の改善措置状況に係る回答」時に確認した改善措置状況</p> </div> <p>(国土交通省)</p> <p>→ ①② 自動車交通局安全政策課長、同旅客課長から各地方運輸局自動車交通部長等に対して、『「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」を受けた対応について』（平成23年1月26日付け国自安第138号、国自旅第189号。以下「対応通達」という。）を発出し、その中で示した運輸開始届添付書類チェックリストを使用するなどにより、運輸開始届出時における写真による運輸施設の確認を確実に行うこと、及び新規許可事業者に対する監査について遺漏なく実施することを指示</p> <p>⇒ ① 運輸開始届添付書類チェックリストの使用等により、運輸開始届出時に写真での運輸施設の確認を徹底することで、営業所内の掲示や車両の表示が不適切なもの等を発見し、改善指導に結びついた例もあり、新規許可事業者に対する指導の徹底を図った。</p> <p><写真による運輸施設の確認を行い、改善指導等に結びついた例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両表示の改善（北海道、東北、中部、中国、九州） ・ 営業所における運賃や約款の掲示の改善（北海道、中部、近畿、中国） ・ 車庫の用途外使用の改善（九州） <p>② 上記の対応通達に基づき、地方運輸局等における確認・監査の徹底を指導</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(2) 法令等遵守の徹底 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>監査後の指導時、運行管理者講習時等において、具体的な違反事例を紹介するなど、貸切バス事業者に対し、関係法令を遵守し、安全運行を徹底するよう指導すること。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 貸切バス事業者の主な遵守事項は次のとおり <ul style="list-style-type: none"> (i) 営業区域外運送(※)の禁止(道路運送法第20条) <ul style="list-style-type: none"> ※ 発地、着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送 (ii) 「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。)の遵守 <ul style="list-style-type: none"> ・ 拘束時間(1日最長16時間、1日15時間以上の勤務は1週間に2回まで等) ・ 運転時間(1週間40時間以内、1日9時間以内、連続運転4時間以内) (iii) 運転者の健康状態等の把握 <ul style="list-style-type: none"> ・ 1年1回の定期健康診断の実施(労働安全衛生規則第44条第1項) ・ 新規雇用者・高齢者に対する適性診断の実施(運輸規則第38条第2項) (iv) 運転者の日々雇用の禁止(運輸規則第36条第1項) <p>≪調査結果≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 9地方運輸局等管内の貸切バス事業者の運行指示書、乗務記録等を確認した結果、84事業者のうち44事業者で法令違反等あり <ul style="list-style-type: none"> (i) 営業区域外運送(4地方運輸局等7事業者の計33件) (ii) 改善基準告示違反(8地方運輸局等37事業者の計132件) 	<p>(国土交通省)</p> <p>→ 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、監査実施時、監査実施後の改善指導時等に、貸切バス事業者に対して、実際に行政処分を行った際の記者発表資料を配布し、法令遵守等の指導を実施するよう指導</p> <p>⇒ ○ 上記の対応通達に基づき、地方運輸局等に対する指導を徹底</p> <p>○ また、平成24年4月29日の関越道における高速ツアーバス事故を踏まえ、次の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の安全確保の徹底についての通達「ゴールデンウィーク期間中における安全確保の徹底について」(平成24年4月29日付け国自安第12号、国自旅第93号、国自貸第15号)を日本バス協会や高速ツアーバス連絡協議会など関係事業者等に発出し、安全対策及び事故防止の徹底を要請 <p>さらに、当該事故を踏まえた「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策(以下、「緊急対策」という。)」として、次の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通達「『地方高速ツアーバス安全対策会議』の設置について」(平成24年6月19日付け国自旅第195号、観産第111号)を発出し、地方運輸局ごとに行政と関係業界等による輸送の安全確保のための協議組織として、「地方高速ツアーバス安全対策会議」を本年6月に設立し、安全対策の継続的な監視・実行体制を構築

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(iii) 健康診断、適性診断の未受診</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 健康診断の未受診（4 地方運輸局等 8 事業者の計 43 人） ・ 適性診断の未受診（3 地方運輸局等 3 事業者の計 13 人） <p>(iv) 日々雇用（2 地方運輸局等 4 事業者の計 16 人）</p> <p>（法令違反の主な理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 営業区域外運送：旅行者からの無理な要求（7 事業者中 3 者） ・ 改善基準告示違反：旅行者等の関与（延べ 32 事業者中 24 者） ・ 健康診断、適性診断の未実施：経費の問題、バスの運行の都合 ・ 日々雇用：繁忙期に対応する人員を常時雇用することは困難 <p>(3) 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化</p> <p>(勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>① 貸切バス事業者に対する車両の使用停止処分の実効性を確保するため、処分対象事業者における車両の稼働状況及び保有実態に即した効果的な使用停止車両の指定及び使用停止時期に関する基準を策定し、これに基づく処分を行うこと。（国土交通省）</p> <p>② 貸切バス事業者に対する行政処分については、地方運輸局等に対し、過去 3 年間に行ったすべての処分に係る内容を公表させること。また、警告事案のうち、改善基準告示違反等の利用者の安全確保に係る違反行為に係るものについて、その内容を公表させること。（国土交通省）</p> <p>③ 道路運送法に違反した事業者を告発する際の考え方・方針を策定し、地方運輸局等に周知すること。（国土交通省）</p> <p>④ 法規制の実効性を確保するため、上記の措置を講じてもお貸切バス事業者の監査件数に対する法令違反の割合が増加する場合には、金銭的制裁措置の導入を検討すること。（国土交通省）</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p>	<p>（国土交通省）</p> <p>→ ① 「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反に対する関係通達の解釈及び運用について」（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 65 号、国自旅第 133 号、国自整第 59 号）を平成 22 年 12 月 15 日に一部改正し、自動車の使用停止行政処分において、違反行為に使用された車両を停止する等、停止対象の車両指定等の基準を明確化（平成 23 年 4 月 1 日から施行）</p> <p>⇒ (対応済み)</p> <p>→ ② 貸切バス事業者に対する行政処分に係る内容の公表について、各運輸局の対応状況を確認し、指摘のあった運輸局に改善を指示した結果、過去 3 年間に行った全ての処分内容が公表された。</p> <p>また、「一般旅客自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の公表の基準について」（平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 415 号、国自旅第 140 号、国自整第 138 号）を平成 22 年 12 月 15</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(i) 貸切バス事業者に対する罰則及び行政処分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 罰則：3年以下の懲役、300万円以下の罰金 等 ・ 行政処分：許可の取消、事業の停止、自動車等の使用の停止 <p>(ii) 平成14年2月、国土交通省本省及び地方運輸局等は、利用者による事業者の選択を可能とするため、処分を受けた事業者名及び処分内容等をホームページで3年間公表</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>○ 行政処分の実効性の確保が不十分な例が多数</p> <p>(i) 貸切バス事業における法令違反は常態化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 監査事業者数に対する処分等件数の比率は約3割（平成20年度） ・ 過去4年間に複数回（最高5回）の行政処分を受けている事業者が50事業者（※） <p>※ 調査対象：平成18年1月から21年12月までの間に行政処分を受けた530事業者</p> <p>(ii) 使用停止処分とする車両や時期を事業者任せにしている例あり</p> <p>事業者が使用停止処分対象に年式が最も古く調子の悪い車両を選定し、閑散期に使用停止している例あり。車両の使用停止処分は形骸化のおそれ</p> <p>○ 行政処分の公表内容等が不十分な地方運輸局の例あり</p> <p>○ 告発の考え方、方針が未策定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国土交通省は行政処分の実効性は確保されているとして、近年、道路運送法等の違反行為を行ったバス事業者を告発した実績なし ・ 告発する際の考え方、方針について、個別案件ごとに告発するか否かを判断するとして未策定 <p>○ 金銭的制裁措置の導入検討の余地あり</p> <p>法令違反の抑止に効果があるとして金銭的制裁措置を導入している例あり</p>	<p>日に一部改正し、行政処分の公表範囲を文書警告事案にまで拡充</p> <p>⇒ (対応済み)</p> <p>なお、行政処分に係る内容の公表については、上記の措置に加え、緊急対策の一環として、平成24年6月に処分を受けた事業者から、違反事項の詳細情報を公表する仕組みを整備し、7月から順次公表を開始</p> <p>→ ③ 自動車交通局内の関係各課（旅客課、安全政策課）で告発する際の考え方・方針について検討中。考え方・方針の策定に当たっては、関係省庁や地方運輸局等との調整を行う必要があり、これらを踏まえて早期に策定することを検討しているところ。</p> <p>⇒ 自動車局安全政策課長、旅客課長、貨物課長から各地方運輸局自動車交通部長等に対して「道路運送法違反及び貨物自動車運送事業法違反に係る刑事告発に関する方針について」（平成24年4月4日付け国自安第101号・国自旅第218号・国自貨第96号）を発出し、刑事告発する際の考え方の方針を明示</p> <p>→ ④ 金銭的制裁措置の導入については、上記措置実施後の状況を踏まえ検討する。</p> <p>⇒ 有識者等を構成員とする「運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、金銭的制裁措置の必要性等処分の厳格化についても検討を予定</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(4) 運輸安全マネジメントの推進 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>① 貸切バス事業者に対する指導・監査時の機会を活用するなどして、所管するすべての貸切バス事業者に対して、制度の周知を徹底すること。(国土交通省)</p> <p>② 地方運輸局等に対し、貸切バス事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表状況の確認を徹底させること。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 平成17年に起きたヒューマンエラーによる事故の多発を受け、18年10月から運輸安全マネジメントを導入(道路運送法、運輸規則等の改正) ○ 事業者には義務付けられた措置は次のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> (i) 保有車両数200両以上の大規模事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・安全管理規程の作成、国土交通大臣への届出 ・安全統括責任者の選任、国土交通大臣への届出 (ii) 全ての事業者 <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の安全に係る基本的な方針の公表 ・行政処分等の公表、当該処分に基づき講じた措置等(3年間) <p>≪調査結果≫</p> <p>調査した84事業者をみると、運輸安全マネジメントで公表が定められている、①輸送の安全に関する基本的な方針等が未公表(63事業者75.0%)や②処分を受けた場合の内容等が未公表(処分を受けた15事業者全て)の例あり</p>	<p>(国土交通省)</p> <p>→ ①② 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、新規許可時の指導時、監査実施後の改善指導時等の機会において、運輸安全マネジメント制度についてのパンフレットを配布する等の方法で、当該制度の周知徹底を図ること及び情報の公表状況を確認し、公表がなされていない場合は必要な措置を講じることを指導</p> <p>⇒ 運輸安全マネジメントの推進については、引き続き、上記の対応通達に基づく指導を徹底</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(5) 交替運転者の配置指針の見直し (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>交替運転者の配置基準における乗務距離の上限値について、乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <p>「一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置指針について」では、高速道路の走行を伴う乗務を対象とした貸切バスの乗務距離による交替運転者の配置の指針として、「勤務時間等基準告示で定められた2日を平均した1日当たりの運転時間の上限（9時間）に相当する乗務距離の上限は、670 kmとする」との基準を試行的に規定</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>配置指針で定められている1日の乗務距離の上限値（670 km）は、運転者の健康面や生理学的な面での検討が行われておらず、また、労働協約等労使間の取り決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されず。</p>	<p>(国土交通省)</p> <p>→ 平成22年1月より、労働組合、バス業界、ツアーバス業界から構成される『「乗務距離による交替運転者の配置指針について」の効果及び問題点等の検討、勉強会』を継続的に実施（3回実施済）。平成23年度上期に取りまとめが予定されている当該勉強会の結果等を踏まえ、指針の妥当性を検証し、必要な対応を検討することとしている。</p> <p>⇒ 緊急対策として、生理学的知見を有する専門家、バス事業者、バス運転経験者等が参画する「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を平成24年5月に設置し、同年6月27日に、バス運転者の実態調査結果、交替運転者の配置状況、その労使協定等を踏まえ、生理学的な検討を加えつつ、高速ツアーバス等の夜間運行に関する配置基準案をとりまとめ。</p> <p>従来からの運転者の運転時間等による規制に加え、新たな配置基準案において、一運行当たりの実車距離又は乗務時間の上限値を設定（1人で運転できる上限を運行距離は400 km、乗務時間は10時間等）。</p> <p>新たな配置基準案については、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年1月30日付け国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号）を改正し、今夏の多客期前の7月20日から適用を開始した。</p> <p>なお、高速ツアーバス等の夜間運行以外のケースについては、上記検討会において引き続き検討し、平成24年度内に取りまとめる予定</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(6) ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>ツアーバスの運行実態を確認し、ツアーバス事業者における関係法令の遵守を徹底させること。また、観光庁と協力して、ツアーバス関係者による自主的な改善を促すこと。(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <p>(i) 国土交通省は、地方運輸局等に対し、法令違反の疑いのあるツアーバス事業者への速やかな監査を指示</p> <p>また、ツアーバス事業者に対する、①営業区域外運送の禁止、②停車及び駐車を禁止する場所での旅客乗降の禁止(道路交通法第44条)に係る指導を指示(平成19年4月27日付け通達、19年12月14日付け通達)。</p> <p>(ii) 国土交通省は、ツアーバス(※)の全国街頭調査を実施(平成19年3月13日)</p> <p>※ 旅行者が募集型企画旅行で行う、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない、2地点間の移動のみを主たる目的とした貸切バスの運行形態</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>○ 当省の新宿駅西口周辺における調査(※)において、ツアーバスの法令違反等が多数</p> <p>※ 調査日時：平成21年10月9日(金)午後9時～10日(土)午前0時頃</p> <p>調査対象：9企画会社16貸切バス事業者の21便、道路交通法関係は21便以外の車両も調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 営業区域外運送(1社1便) ・ 区域外配車(※)(5社5便) ・ 道路交通法違反(横断歩道上又は交差点上への駐車、横断歩道の側端 	<p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ 平成22年度の重点監査月間はツアーバスを実際に運行しているバス事業者(以下「ツアーバス事業者」という。)を含む貸切バス事業者を対象として重点監査を実施し、この結果に基づき、ツアーバス事業者の違反状況を把握</p> <p>また、平成22年11月から12月にかけて、全国主要5都市の主要なツアーバスの乗降場所において、夜間実態調査を実施しており、その結果を平成23年度早期に取りまとめる予定</p> <p>さらに、平成22年12月24日より自動車交通局において、関係行政機関、バス業界、旅行業界、労働組合、学識経験者、有識者により構成される「バス事業のあり方検討会」を開催し、ツアーバスに対する規制等のあり方、貸切バス事業者と旅行者との関係、貸切バス運賃制度のあり方について検討中(現在までに6回開催。平成23年7月中をめどに検討結果の取りまとめを予定)</p> <p>⇒ ○ 平成22年11月26日及び同年12月22日、全国主要5都市の主要な高速ツアーバスの乗降場所において、乗場の安全確保状況について実態調査を実施する等、その運行実態を踏まえ、「バス事業のあり方検討会」で高速ツアーバスの取扱いについて3月30日に報告</p> <p>○ 国土交通省より、平成24年5月10日及び5月16日に日本バス協会や高速ツアーバス連絡協議会等の関係者に対し、当面の措置として、夜間長距離運行における交替運転者の配置等自主的な安全対策の確実な実施を要請(前出)</p> <p>○ 平成24年5月16日に高速ツアーバス連絡協議会に対して自主的な安全対策を要請し、同協議会において安全確保指針を策定</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>から5 m以内の駐車、駐車禁止区域の路上への二重駐車) (多数)</p> <p>※ 区域外配車：発着地を管轄する営業所以外の営業所に所属する車両を配車し運行する形態 (区域外配車が恒常的に行われている場合には道路運送法第15条第3項の事業計画の変更届出違反として処分対象)</p> <p>○ 上記事業者のうち1事業者の運行ダイヤ、乗務記録等を調査した結果、法令違反等多数 (調査期間：平成21年10月1日～14日の運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者の拘束時間が改善基準告示違反の例 (11件、最高3時間15分超過) ・ 制限速度違反の例 (469件、最高24km時超過) ・ 区域外配車の例 (5路線28便) 	<p>(その後7月3日に改定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高速ツアーバスを運行している全国の貸切バス事業者 (約300者) 及び旅行業者 (約50者) に対し、平成24年5月及び6月に重点監査を実施 ○ 上記重点監査で得られた個別の貸切バス事業者毎の情報に加え、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定状況等を記載した「高速ツアーバス運行事業者リスト」を公表 (平成24年6月29日付け国自安第35号・国自旅第211号、平成24年6月29日付け観産第131号) ○ 交替運転者の配置指針等について、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を設置し、新たな配置基準案 (一運行あたりの実車距離又は乗務時間の上限値を400km、10時間) を決め、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」を改正し、当該基準を今夏の多客期前から適用 (前出) ○ 旅行業者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、7月より運送に関する文書の作成・保存を義務付け (平成24年国土交通省令第67号・68号、平成24年国土交通省告示第769号、平成24年6月29日付け国自旅第208号、平成24年6月29日付け観産第132号) ○ 高速乗合バスと高速ツアーバスの別、交替運転者の配置予定、高速ツアーバスの運行事業者リスト等、安全情報の利用者への提供を内容とする「高速バス表示ガイドライン」を作成し、旅行業者及びバス事業者に対してその周知を図るとともに、夏の多客期までこれに沿った表示がなされるよう指導 (平成24年6月29日付け国自旅第210号、平成24年6月29日付け観産第134号) ○ 旅行業者、地方自治体、学校その他の発注者が貸切バス事業者を選ぶ際のポイントや、発注の際の留意点を示した「輸送の安

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
	<p>全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」を作成し、これに沿った貸切バス事業者の選定・発注がなされるよう指導・要請（平成 24 年 6 月 29 日付け国自旅第 209 号・観観産第 137 号）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 旅行業者の禁止行為として、安全の確保が不十分な一定の運送サービスを旅行者に提供する行為を追加（平成 24 年国土交通省令第 68 号、平成 24 年 6 月 29 日付け観観産第 135 号） ○ 旅行業者による企画旅行の広告における高速ツアーバスの安全性に係る事項の表示を義務付け（平成 24 年内閣府・国土交通省令第 2 号、平成 24 年 6 月 29 日付け観観産第 135 号） ○ 高速ツアーバス事業者の安全性に関する情報について、利用者等からの通報窓口を国土交通省のサイト上に設定（平成 24 年 6 月 25 日付け国自安第 30 号・国自旅第 202 号・観観産第 123 号） ○ 行政処分を受けた貸切バス事業者に係る詳細情報を公開する仕組みを整備 ○ 高速ツアーバスを企画実施する旅行業者に対して、運行を依頼する貸切バス事業者との間で「安全運行協議会」を設置するよう指導し、今回の事故を踏まえた対策を協議・実施するとともに、安全確保に向けた情報共有や内部チェック等を継続的に実施する体制を整備（平成 24 年 6 月 18 日付け国自旅第 196 号・観観産第 110 号） ○ 地方運輸局ごとに行政と関係業界等による輸送の安全確保のための協議組織（地方高速ツアーバス安全対策会議）を設立し、安全対策の継続的な監視・実行体制を構築（前出） ○ 高速ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進については、「新高速乗合バス」の厳格な制度設計と同制度への早期の移行を促進するため、平成 24 年 7 月 31 日に新制度を制定し、制定後 1 年以内を目標に移行するよう高速ツアーバス事業者を指導

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>2 收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証 (勧告要旨)</p> <p>観光庁と連携し、旅行者による手数料の徴収状況を含め、届出運賃の收受状況について実態把握を行うこと。また、運賃に係る原価の変動状況を踏まえ、公示運賃の検証を行い、その結果に基づき速やかに貸切バスの安全確保に必要なコストを十分に勘案した適正な公示運賃を設定すること。さらに、定期的に公示運賃を検証するための仕組みを構築すること。</p> <p>さらに、新たな公示運賃を設定した後においては、貸切バス事業者が道路運送法第9条の2第1項及び第30条第2項に違反した場合には、適正な收受について指導等を行うとともに、当該違反に旅行者が関与している場合には、観光庁に通報し、旅行者に対する指導を求める仕組みを構築すること。(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>(説明)</p> <p>《制度の概要》</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 届出運賃・料金の設定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 貸切バス事業者は、運賃及び料金を定め、国土交通大臣に届出(届出運賃・料金) ・ 地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出た運賃及び料金を審査。公正競争の確保及び利用者保護の観点から不当な場合は変更を命令 ・ 地方運輸局長等は、変更命令の審査を必要としない範囲を公示(公示運賃・料金) ○ 届出運賃・料金の適正收受 <ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業者が届け出た運賃・料金を收受しない場合は道路運送法違反 ○ 公示運賃・料金の見直し <ul style="list-style-type: none"> 需給調整規制の廃止前は、地方運輸局長等が貸切バス事業の運賃に係る原価を基に運賃の改定が必要か否かを検討し、2～3年に1度見直し(最終改定は、平成3年8月) 	<p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ 上記「バス事業のあり方検討会」において、届出運賃の收受実態を踏まえ、貸切バスの運賃・料金規制の合理化について検討中(平成23年7月中をめどに検討結果の取りまとめを予定)</p> <p>当該検討会における旅行者と貸切バス事業者の関係のあり方についての検討結果を踏まえ、旅行者に対する指導方法等について検討する予定</p> <p>⇒ 学識経験者、貸切バス事業者、旅行者、労働組合、行政等の関係者から構成される貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループを平成24年7月25日に設置し、平成24年度中に新たな運賃・料金制度の素案を取りまとめる予定</p> <p>また、適正な運賃收受については、旅行者等の発注者との関係に係る各種取組(「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」作成等を実施(前出))</p> <p>さらに、旅行者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、運送に関する文書の作成・保存を義務付け(前出)</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>≪調査結果≫</p> <p>○ 届出運賃の收受実態</p> <p>(i) 90%以上の事業者が届出運賃を收受できず（実地調査した 84 事業者のうち 76 事業者（90.5%）。当省のアンケートに回答した 2,629 事業者のうち 2,417 事業者（91.9%））</p> <p>また、76 事業者の 369 運行契約中 313 契約（84.8%）で收受できず</p> <p>(ii) 收受できない理由（收受できていないと回答した 76 事業者の意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 契約先の主導により、やむを得ず契約（45 事業者） ・ 採算が確保できれば自ら安価な運賃で契約（20 事業者） <p>(iii) 收受できない影響・支障（同 76 事業者の意見）</p> <p>運転者等の人件費の抑制、車両更新時期の延長、車両整備費の抑制</p> <p>(iv) 大手旅行業者による低運賃の提示</p> <p>届出運賃の 50%程度の金額の運賃表を作成し、貸切バス事業者に契約を求めている例あり</p> <p>(v) 届出運賃の收受率が低いことによる支障</p> <p>届出運賃を下回る契約が常態化し、貸切バス事業者の経営を圧迫。交替運転者の配置が必要な運行であるが、交替運転者を配置していない例あり</p> <p>(vi) 地方運輸局は、收受状況の実態把握、監査を実施せず</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実態把握を行っていないもの 6 地方運輸局等 ・ 收受状況の監査を行っていないもの 7 地方運輸局等 <p>○ 公示運賃の見直し状況</p> <p>(i) 運賃に係る原価の変動</p> <p>現行の公示運賃は、平成 3 年当時の運賃に係る原価を基に算定。平成 3 年と 20 年の運賃に係る原価を比べると平均給与額は約 0.8 倍、軽油価格は約 2 倍、大型バスの車両価格は約 1.6 倍と変動しているが、公示運賃の見直し実績なし</p>	

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(ii) 公示運賃は非現実的な金額との旅行業者の見解 公示運賃は高すぎ。その価格では旅行客が減少（4旅行業者） しかし、いずれの旅行業者の見解も、貸切バスの安全運行に必要なコストを考慮せず</p> <p>3 旅行業者への指導・監督の強化 (勧告要旨)</p> <p>① 国土交通省と連携し、旅行業者に対し、旅行業者における貸切バス事業者への発注に当たっての禁止行為、留意点を示す等により、貸切バス事業者における法令違反の教唆・幫助に該当する行為を行わないよう指導を徹底すること。(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>② 観光庁への通知制度を機能させる観点から、地方運輸局等に対し、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われるかを判断するための基準を示すこと。(国土交通省) また、監査等において、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われる場合には、観光庁への通報を徹底すること。(国土交通省) 通報を受けた観光庁は、旅行業者に対して、立入検査等旅行業法に基づく指導等を行い、その対応結果を国土交通省に回報すること。(国土交通省(観光庁))</p> <p>③ 旅行業者の貸切バス事業者における法令違反への関与の疑いを明らかにするため、自動車事故報告書に契約相手方名を記載し、及び同報告書に旅行計画等の資料を添付させることを徹底させること。(国土交通省)</p> <p>(説明) ≪制度の概要≫</p> <p>○ 旅行業者による教唆・幫助の禁止 観光庁は、旅行業者に対して、貸切バス事業者の違反行為の教唆、幫助につながる行為を行わないことを指導（平成18年6月）</p>	<p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ ① 上記「バス事業のあり方検討会」の検討結果も踏まえ、貸切バス事業者への発注に当たっての禁止行為、留意点を国土交通省本省から観光庁に対して示し、観光庁から旅行業界に対し、貸切バス事業者における法令違反の教唆・幫助に該当する行為を行わないよう文書による指導を行う予定</p> <p>⇒ 旅行業者による貸切バス事業者における法令違反の教唆・幫助等を防止するため、緊急対策の一環として、次の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行業者の禁止行為として、安全の確保が不十分な運送サービスを旅行者に提供する行為を追加（前出） ・ 旅行業者、地方自治体、学校その他の発注者が貸切バス事業者を選ぶ際のポイントや、発注の際の留意点を示した「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」を作成し、これに沿った貸切バス事業者の選定・発注がなされるよう指導・要請（前出） ・ 旅行業者による企画旅行の広告における高速ツアーバスの安全性に係る事項の表示を義務付け（前出） ・ 高速乗合バスと高速ツアーバスの別、交替運転者の配置予定、高速ツアーバスの運行事業者リスト等、安全情報の利用者への提供を内容とする「高速バス表示ガイドライン」を作成し、旅

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>○ 貸切バスの法令違反への関与が疑われる旅行者名等の通知 貸切バス事業者の法令違反に旅行者の関与が疑われる場合には、国土交通省本省が観光庁に旅行者名、関与の具体的内容を通知。また、旅行者に対する立入検査、指導結果の回報を依頼(平成 20 年 10 月)</p> <p>○ 旅行者の把握方法 国土交通省本省から、①又は②の場合で、旅行者の関与が疑われるときには、観光庁に通知することとされている。</p> <p>① 自動車事故報告書により改善基準告示違反又は最高速度違反が認められた場合</p> <p>② 監査を実施した結果、同様な法令違反に係る行政処分を行った場合</p> <p>《調査結果》</p> <p>○ 貸切バスの法令違反に旅行者の関与が疑われる例あり(旅行計画等により確認)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行者が示した旅行計画の内容(旅行時間)が法令違反に結び付いていると疑われる例あり(改善基準告示違反 12 件) ・ 大手旅行者が届出運賃を下回る運賃表を作成し、これを基に貸切バス事業者に契約を求めているものあり <p>○ 国土交通省本省から観光庁への通知は一度も実施されず</p> <p>○ 自動車事故報告書の記載内容に不備があり、旅行者が貸切バスの法令違反に関与しているかの把握が困難</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 契約相手の名称の記載なし(22 件のうち 9 件) ・ 法令違反の理由の記載なし(22 件の全て) <p>※ 調査対象:平成 20 年 10 月 1 日から 21 年 7 月 31 日までの間に国土交通省に提出のあった 195 件の自動車事故報告書のうち、改善基準告示違反(1 件)と最高速度違反(21 件)が認められたもの</p>	<p>事業者及びバス事業者に対して周知・指導(前出)</p> <p>また、旅行者と貸切バス事業者の自主的な取組として、日本旅行業協会、全国旅行業協会、日本バス協会が、平成 23 年 6 月 10 日付けで安全運行パートナーシップガイドラインを策定</p> <p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ ② 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反への関与が疑われる旅行者等の関係機関への通知について」(平成 20 年 9 月 29 日付け国自安第 71 号、国自旅第 222 号)に基づく取扱いについて周知徹底を図るよう指導した。また、対応通達に併せ、事故報告提出時や監査時の処理手順を作成し、貸切バス事業者の法令違反への旅行者の関与を確認するため、事故報告提出時や監査時に、旅行者から提示された運送申込書や運行計画等を確認することを明示した。</p> <p>⇒ 平成 24 年 7 月より、旅行者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化を行って取引内容を明確化したことに基づき、貸切バス事業者の法令違反に旅行者の関与が疑われる場合には、観光庁への通報を徹底するよう、速やかに上記通達を改正する予定</p> <p>(国土交通省)</p> <p>→ ③ 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、事故報告書受理時に i) 運送契約の相手方、ii) 当時の運行計画の記載の有無の確認を確認し、記載を徹底するよう指導</p> <p>⇒ 自動車事故報告書における契約相手方名の記載及び旅行計画</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p data-bbox="197 268 947 300">4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施</p> <p data-bbox="181 316 315 347">(勧告要旨)</p> <div data-bbox="170 360 1171 746" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p data-bbox="181 368 1160 544">① 事故を起こした事業者に対する監査を徹底するため、事故の軽重にかかわらず、自動車事故報告書から事故の発生原因、運転者の勤務状況等を分析し、法令違反の疑いがある場合は監査対象として選定することとし、その旨を監査方針及び監査方針の細部取扱いに規定し、地方運輸局等に徹底させること。(国土交通省)</p> <p data-bbox="181 608 1160 738">② 事故の原因分析の早期化及び監査の遅延防止を徹底するため、事故を起こした事業者に対して自動車事故報告書の期限内の提出を励行させること。(国土交通省)</p> </div> <p data-bbox="181 754 259 786">(説明)</p> <p data-bbox="170 802 360 834">《制度の概要》</p> <ul data-bbox="170 850 1171 978" style="list-style-type: none"> ○ 国土交通省は、貸切バス事業者から提出された自動車事故報告書から、法令違反が疑われる場合は、原則として監査を実施 ○ 自動車事故報告書の提出期限は事故後 30 日以内 <p data-bbox="170 1026 331 1058">《調査結果》</p> <ul data-bbox="170 1074 1171 1452" style="list-style-type: none"> ○ 自動車事故報告書の未活用 自動車事故報告書に労働基準法等の法令違反の記載がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例あり（6 件） ※ 調査対象：平成 17 年 1 月から 20 年 6 月までの間に 9 運輸支局に提出された貸切バス事業者が当事者としてかかわった 61 件の事故 ○ 自動車事故報告書の提出の遅延 30 日の期限内に提出されていないものあり（42 件（14.2%）） ※ 調査対象：平成 19 年に提出された貸切バス事業者に係る自動車事故報告書 295 件 	<p data-bbox="1283 172 2085 252">等の資料の添付の徹底については、引き続き、左記の対応通達に基づく指導を徹底</p> <p data-bbox="1216 316 1379 347">(国土交通省)</p> <p data-bbox="1200 363 2085 611">→ ① 「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」(平成 14 年 1 月 14 日付け国自総第 423 号、国自旅第 148 号、国自整第 146 号)を平成 22 年 12 月 15 日に一部改正し、巡回監査、呼出監査の端緒として次のものを明確化(平成 23 年 4 月 1 日施行) ・自動車事故報告規則(昭和 26 年運輸省令第 104 号)に基づく自動車事故報告書に記載された内容に法令違反の疑いがある場合</p> <p data-bbox="1200 667 2085 786">⇒ 上記の措置に基づき、自動車事故報告書に記載された内容に法令違反の疑いがある場合、巡回監査、呼出監査の端緒とするよう指導を徹底。</p> <p data-bbox="1294 794 2085 954">さらに、監査の端緒は多数あることから、高速ツアーバス事故を受けて、有識者等を構成員とする「運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、監査の効率的な実施等についても検討を予定</p> <p data-bbox="1216 1010 1379 1042">(国土交通省)</p> <p data-bbox="1200 1058 2085 1209">→ ② 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、自動車事故報告書の期限内の提出について周知徹底を図ること及び報告書が提出されていない場合は必要な措置を講ずることを指導</p> <p data-bbox="1200 1265 2085 1345">⇒ 自動車事故報告書の期限内の提出励行指導については、今後も左記の対応通達に基づき、今後も指導を徹底</p> <p data-bbox="1283 1377 2085 1449">(参考) 平成 23 年度の自動車事故報告書提出総数 284 件中期限内報告があったものが 252 件(約 89%)</p>

1. 貸切バスの安全確保対策に関する総務省勧告の内容と国土交通省における対応状況

勧告事項	勧告の内容	対応状況
貸切バス事業における安全確保対策の徹底	行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化	◎ 行政処分の公表範囲の拡充 ◎ 違反事業者に対する刑事告発の方針の策定
	交替運転者の配置指針の見直し	◇ 高速ツアーバスの夜間運行における交替運転者の配置基準の見直し
	高速ツアーバス事業者における関係法令遵守の徹底及び自主的な改善の促進	○ 高速バス表示ガイドラインに基づく利用者への安全情報の提供の徹底 ◇ 高速ツアーバス運行事業者に対する重点監査の実施及び監査結果の公表 ◇ 高速ツアーバス運行事業者リストの公表 等
旅行業者への指導・監督の強化	貸切バスの発注時における禁止行為等の明示及び法令遵守指導の徹底	○ 旅行業者の禁止行為に、旅行の安全に係る事項を追加
	国土交通省本省から観光庁への法令違反に関与した疑いのある旅行業者名等の通知の徹底	○ 旅行業者・貸切バス事業者間の契約における書面取引の義務化
收受運賃の適正化等	收受運賃の実態把握の実施 公示運賃の検証 運賃の適正收受指導	○ 貸切バスの運送に関する契約における書面取引の義務化(再掲) ○ 「貸切バス運賃・料金制度WG」を設置し、運賃・料金制度の見直しについて検討(24年度内取りまとめ予定)
監査の効率的・効果的な実施	新規許可事業者に対する指導・早期監査の実施の徹底 自動車事故報告書を端緒とした巡回監査の実施	○ 「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、効率的・効果的な監査や、実効性のある行政処分等の実施について検討(平成24年度内とりまとめ予定)

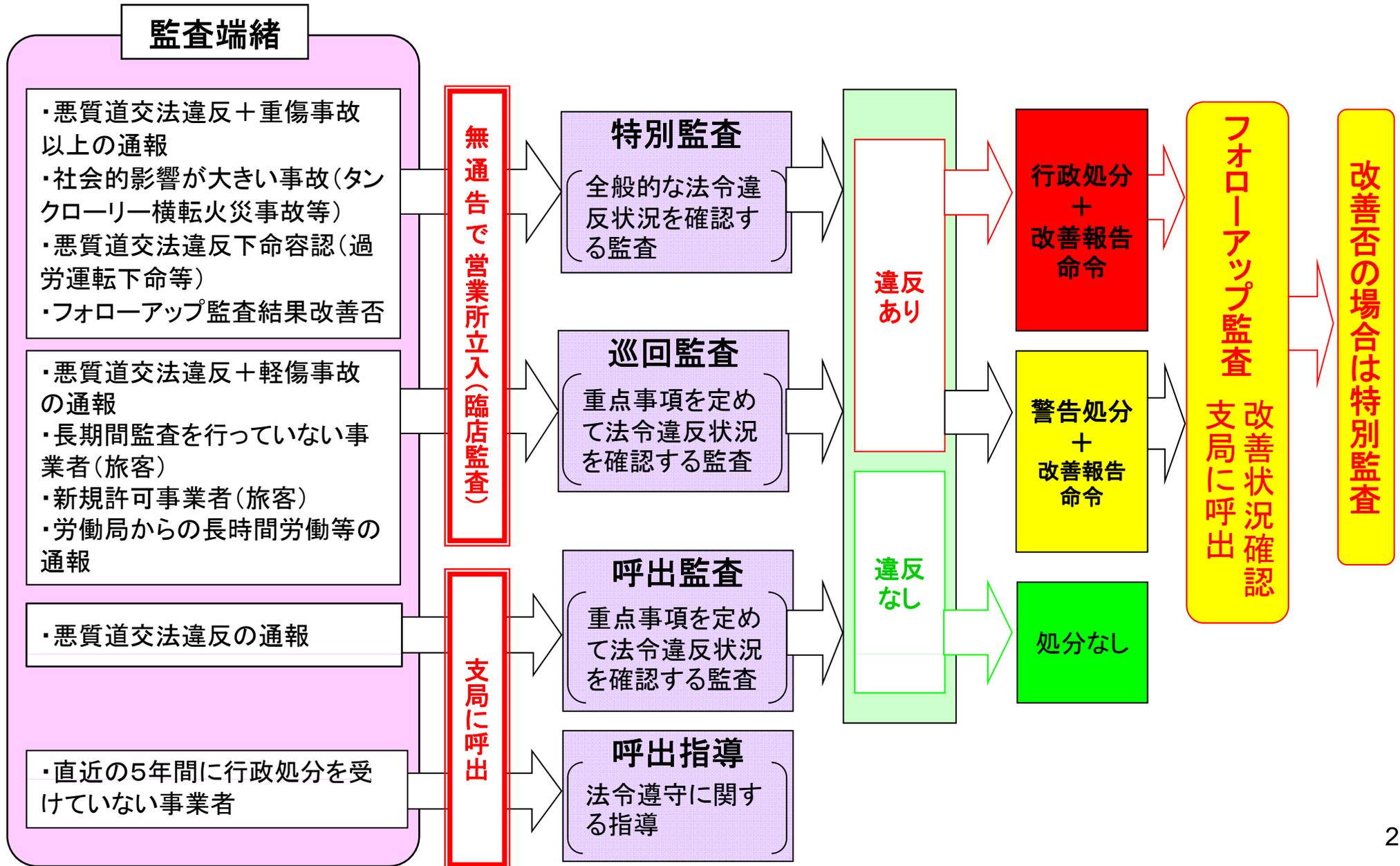
- ◎: 「バス事業のあり方検討会」において検討し、関越道ツアーバス事故発生前に措置
- : 「バス事業のあり方検討会」において検討し、関越道ツアーバス事故発生後に措置
- ◇: 関越道ツアーバス事故発生後の緊急対策において措置

2. 総務省勧告以外のバス事業のあり方検討会における検討項目とその措置状況

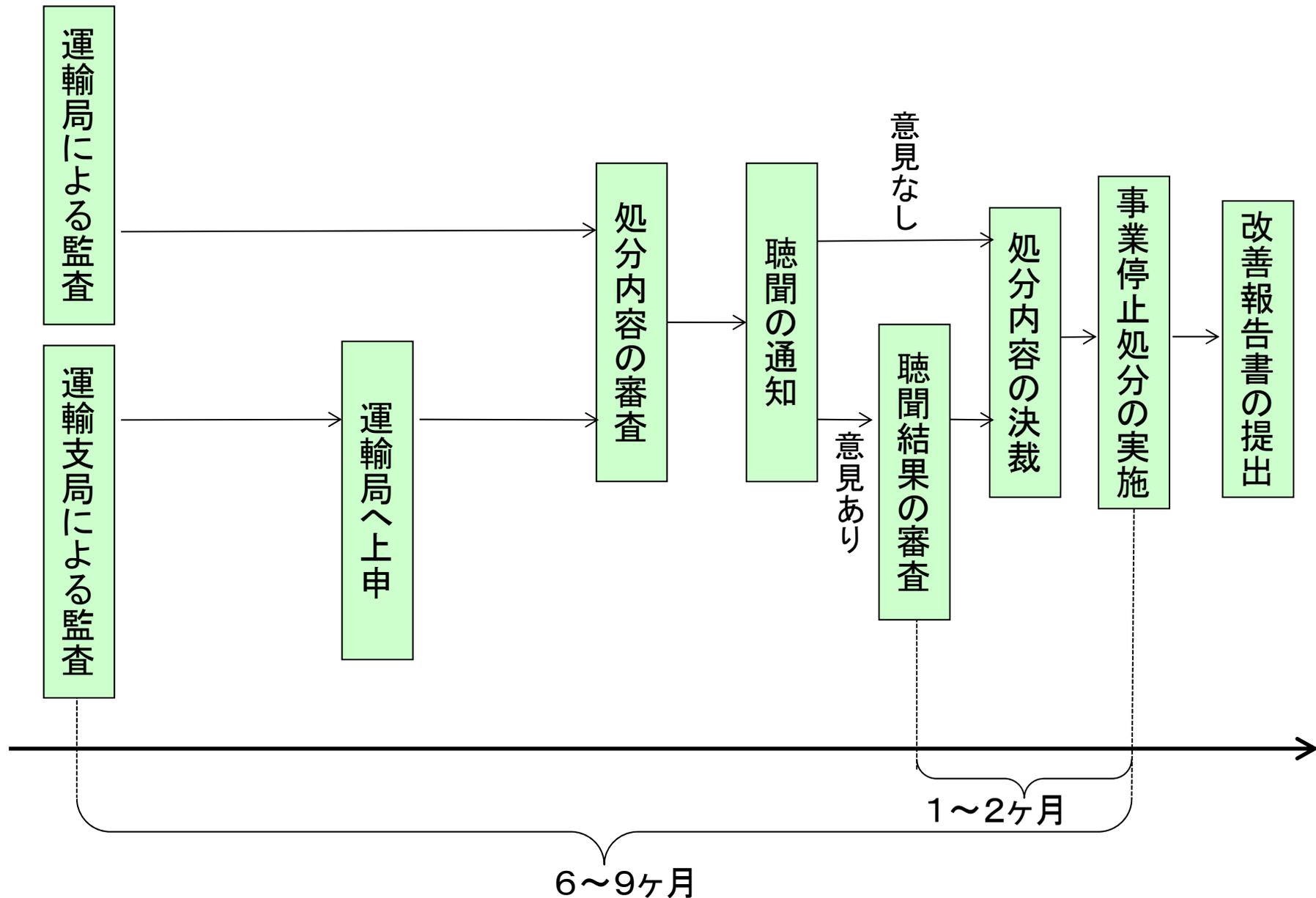
分野	検討項目		対応状況	
高速バス分野における対策	高速ツアーバスから高速乗合バスへの移行		措置済み	・新高速乗合バス制度の創設及び移行に向けた取組の実施
貸切バス分野における対策	法令遵守体制の確保	事業許可時の役員の法令試験の厳格化	措置予定	・法令試験の具体的な見直し案について事務局において検討し、措置予定
		運行管理者制度・整備管理者制度の見直し	措置予定	・運行管理者制度の見直しについて、本検討会において検討
		デジタル式運行記録計の装着の義務付け	引き続き検討	・補助金等によるデジタル式運行記録計の普及促進を図っており、今後装着の義務付けについて検討
	事後チェックの強化	民間団体による取組の実施	引き続き検討	・適正化実施機関の創設等について、監査のあり方検討会・中間とりまとめの指摘を受けて、現在検討中
	発注者と貸切バス事業者の相互理解の促進	貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及・促進	措置済み	・高速ツアーバス運行事業者リストに認定状況を記載し、旅行者に対しリストの適切な活用を指導(6月29日) ・貸切バス選定・利用ガイドラインを策定し、積極的な活用を周知
		関係業界におけるコンプライアンス確立のための協議会の創設	措置済み	・旅行者・貸切バス事業者による高速ツアーバス安全運行協議会の設置を指導。6月以降、各事業者が開催
	営業面での規制の見直し	乗合バス事業者による貸切バス事業の実施の特例	引き続き検討	・管理の受委託に係る車両の併用について、事務局において検討中
		営業区域規制のあり方のさらなる検討	引き続き検討	・運行の安全性及び事業遂行の適切性の確保の観点から、引き続き検討が必要

参考資料

①悪質事業者対策	
監査・処分制度	2
監査から事業停止に至るまでの経過	3
「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」中間取りまとめの概要	4
②参入時のチェック	
一般貸切旅客自動車運送事業の申請に係る手続き	5
デジタル式運行記録計等の普及促進について	6
③安全管理が不十分な事業者のレベルアップ	
運行管理制度の概要	7
事業者、運行管理者、運転者の義務	8
運行管理者関係資料（第1回検討会資料）	9
運輸安全マネジメントの考え方について	14
運輸安全マネジメント制度の現状	15
「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要	16
④旅行業者等と貸切バス事業者との関係	
旅行業者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化	17
「高速ツアーバス安全運行協議会」の設置	18
「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」の策定	19
⑤運賃・料金制度	
貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ	20
⑥利用者対応の強化	
高速バス表示ガイドラインの策定	21
行政処分事業者に係る詳細情報の公表	22



監査から事業停止に至るまでの経過



※ 貨物自動車運送事業における事業停止の場合は、聴聞ではなく弁明の機会の付与を実施。

本年8月に自動車局に設置した、専門家の委員の方々から構成される「自動車運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」において、自動車運送事業者に対する監査を見直すための検討を進めてきたところ、今般、監査の見直しの方向性について中間とりまとめを行った。

検討会のスケジュール

第1回会合(8 / 8): 現状報告及び論点整理
第2回会合(9 / 12): 論点の更なる検討
第3回会合(10 / 17): 中間とりまとめ案の検討

来年3月 : 最終とりまとめ(予定)

検討会の中間とりまとめの概要

1. 効率的・効果的な監査の実施

(1) 運送事業者に対する確認・指導

- ① トラックの適正化事業実施機関の例に倣った第三者機関の設置・運用による貸切バス事業者等に対する確認・指導の実施
- ② 第三者機関による確認結果の監査への活用等

(2) 運送事業者自らの安全チェックの強化

運送事業者自らが法令遵守状況の確認を定期的実施し、その結果を国に報告させる仕組みを新たに整備

(3) 悪質な運送事業者に対する重点的な監査の実施

- ① 第三者機関の活用等により、国の監査は「悪質な運送事業者」に重点化
- ② 第三者機関や利用者等からの通報も含め、監査の端緒情報を充実させるとともに、システムで一元的に管理・分析すること等により、悪質な運送事業者を抽出

(4) 街頭における監査の実施

運送事業者の運行時における法令遵守状況の確認を実施

(5) 監査業務の効率化

重要な法令違反の有無を優先確認するなどによる効率的な監査手法を検討

(6) 運送事業者における適切な運行管理体制の整備(監査環境の改善)

(7) 優良運送事業者の認定制度等の活用

2. 実効性のある行政処分等の実施

(1) 安全性に直接関わる法令等の違反が確認された場合の現場での迅速な対応

現場で運送事業者に所要の是正措置を実施させる仕組みを整備

(2) 悪質な運送事業者に対する処分の厳格化

以下のような厳格な対応を行うことにより、悪質な運送事業者を確実に排除

- ① 重要な法令等の違反に対して事業停止とできるよう処分基準を強化
- ② 改善指導に従わない事業者、累犯事業者に対して事業許可取消とするなど、処分を厳格化
- ③ 事業廃止届出を事後届出制から事前届出制に改めるなど、効果的な処分逃れ対策を実施

(3) 運送事業者に対する処分情報の一層の活用

- ① 運送事業者における処分に対する認識の向上
- ② 運送事業者の処分情報の利用者等への情報提供

(4) 金銭的処分導入の可能性

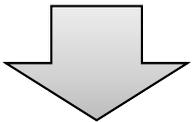
引き続き検討

一般貸切旅客自動車運送事業の申請に係る手続き

許可の申請

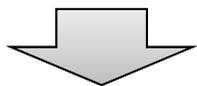


審査



法令試験・意見聴取※

※不合格の場合は、再試験



運送約款認可申請※
運賃及び料金の届出

※標準運送約款を用いる場合には、申請不要



営業開始

【申請書類】

- 氏名又は名称及び住所
- 事業計画
 - ・営業区域
 - ・主たる事務所及び営業所の名称及び位置
 - ・営業所ごとに配置する事業用自動車の数
 - ・自動車車庫の位置及び収容能力

【添付書類】

- ・事業用自動車の運行管理の体制
- ・事業開始に要する資金及びその調達方法
- ・乗務員の休憩施設の概要
- ・損害賠償の措置
- ・定款又は寄附行為及び登記事項証明書 等

【主な確認事項】

(ソフト面)

- ・営業区域の設定
- ・営業所毎の運行管理者の確保
- ・運行管理規定
- ・点呼等の実施体制
- ・事故報告等の責任体制や連絡体制
- ・過去に重大な行政処分を受けていないこと

(ハード面)

- ・営業区域内への営業所の設置
- ・事業用自動車の使用権限
- ・車両台数（営業区域毎に3両以上、大型車は5両以上）
- ・車庫の併設
- ・事業用自動車の点検、整備等のための施設の併設
- ・休憩施設の併設

デジタコ等の普及について

国土交通省では、バス車両をはじめとする事業用車両の安全な運行を推進するため、平成22年度より、下記の要件を満たす機器購入に対して、購入額の一部を補助する制度を実施している。

※平成24年度は、1社あたり40万円を限度額に、下記補助額にて交付。

対象機器		対象経費	補助率 ※括弧内は1台あたりの補助上限
デジタル式運行記録計	車載器	車載器本体、記録媒体（メモリーカード等）、	1/3（3万円）
	事業所用機器	読取装置（メモリーカードリーダー等）、分析ソフト	1/3（10万円）
映像記録型ドライブレコーダー	車載器	車載器本体、記録媒体（メモリーカード等）	1/3（2万円）
	事務所用機器	読取装置（メモリーカードリーダー等）、分析ソフト	1/3（3万円）

※デジタル式運行記録計と映像記録型ドライブレコーダーを同時に購入する場合、1台あたりの上限は車載器5万円、事業所用機器13万円

対象機器の主な基準

◎デジタル式運行記録計◎

- ・国土交通大臣による型式指定(第Ⅱ編又は第Ⅲ編)を受けていること 等

◎映像記録型ドライブレコーダー◎

- ・急ブレーキ等で強い加速等が発生した場合にその前後一定時間の画面撮影ができること
- ・撮影情報等を記録、出力することができること
- ・上記に規定するデジタル式運行記録計のソフトウェアにおいて当該ドライブレコーダーにより記録された情報を活用できる機能を有すること
- ・（乗合バス事業者のみ）常時記録機能と、車内撮影機能(オプションの車内カメラ等)を有すること 等

デジタル式運行記録計 映像記録型ドライブレコーダー



(市場価格)
5~20万円程度



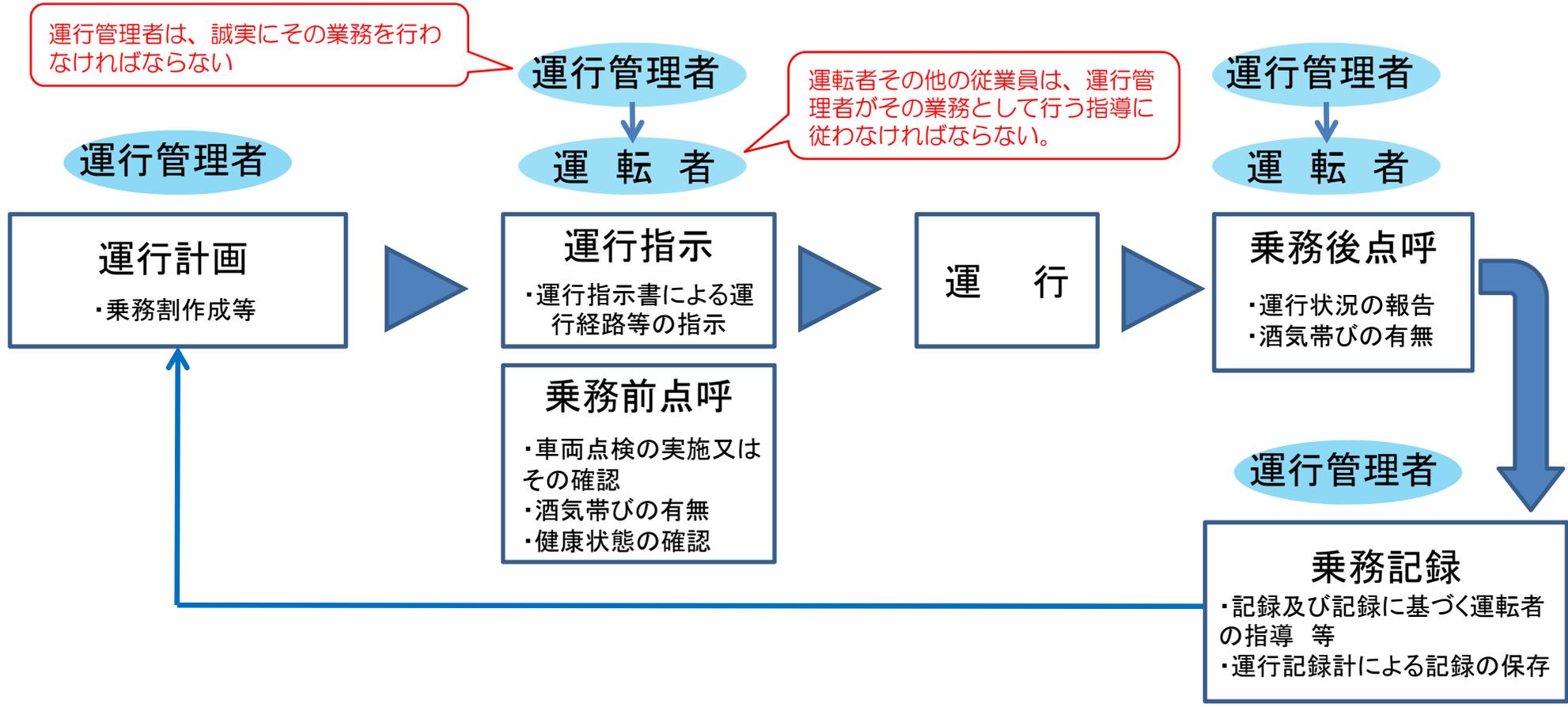
(市場価格)
2.5~10万円程度

<参照条文>

○旅客自動車運送事業運輸規則

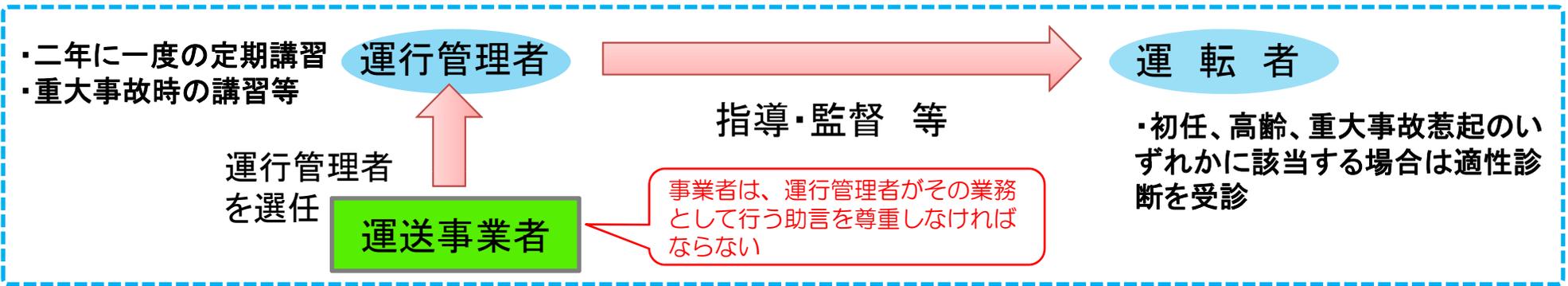
第二十六条 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者が乗務した場合（路線定期運行又は路線不定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車にあつては起点から終点までの距離が百キロメートルを超える運行系統を運行する場合、区域運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車にあつてはその運行の態様等を考慮して地方運輸局長が認める場合に限る。）は、当該自動車の瞬間速度、運行距離及び運行時間を運行記録計により記録し、かつ、その記録を一年間保存しなければならない。

運行管理制度の概要について



運行管理者は、誠実にその業務を行わなければならない

運転者その他の従業員は、運行管理者がその業務として行う指導に従わなければならない。

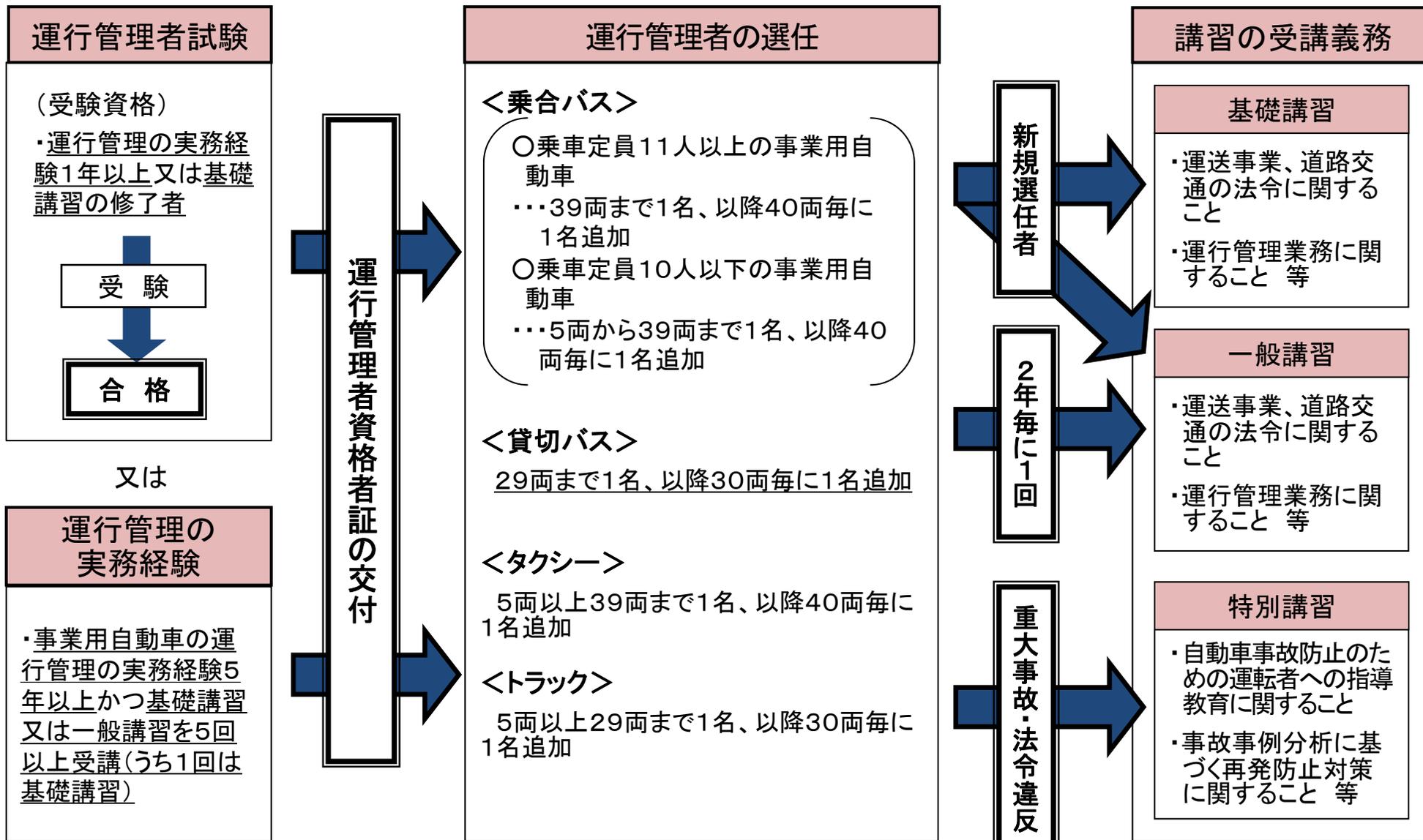


事業者、運行管理者、運転者の義務①

	事業者の義務	運行管理者の義務	運転者の義務
運行管理者	法23条1項	運行管理者を選任しなければならない。	
	法23条の2	国土交通大臣は、試験合格者又は実務経験その他の要件を備える者に対し、運行管理者資格証を交付する。	
	法23条の5・1項	誠実にその業務を行わなければならない。	
	法23条の5・2項	運行管理者に必要な権限を与えなければならない。	
	法23条の5・3項	運行管理者の助言を尊重しなければならない。	
運転者	法25条	年齢、運転の経歴その他政令で定める一定の要件を備える者でなければ、運転をさせてはならない	
	省令48条1項19号	運転者の要件に関する政令の要件を備えない者に事業用自動車を運転させないこと。	
	※政令	21歳以上、運転の経験3年以上、二種免許	
安全基準	法27条1項	事業計画の遂行に必要な員数の運転者の確保、事業用自動車の運転者がその休憩又は睡眠のために利用することができる施設の整備、事業用自動車の運転者の適切な勤務時間及び乗務時間の設定その他の運行の管理、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員(次項において「運転者等」という。)の適切な指導監督、事業用自動車内における当該事業者の氏名又は名称の掲示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。	
	法27条2項	国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が、第22条の2第1項、第4項若しくは第6項、第23条第1項、第23条の5第2項若しくは第3項若しくは前項の規定又は安全管理規程を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、運行管理者に対する必要な権限の付与、必要な員数の運転者の確保、施設又は運行の管理若しくは運転者等の指導監督の方法の改善、旅客に対する適切な情報の提供、当該安全管理規程の遵守その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。	
	法27条3項	運転者及び運転の補助に従事する従業員は、運行の安全の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。	
過労防止等	省令21条1項	過労の防止を十分考慮して、告示で定める基準に従って、運転者の勤務時間等を定め、運転者に遵守させなければならない。	
	省令48条1項2号	第21条1項の規定により定められた勤務時間等の範囲内において乗務割を作成し、これに従って運転者を乗務させること。	
	省令21条2項	乗務員が有効に利用できるように、休憩、睡眠又は仮眠施設の整備、管理、保守をしなければならない。	
	省令21条3項	営業所で勤務を終了できないときに、乗務員が有効に利用できるように、睡眠施設の整備、確保、管理、保守をしなければならない。	
	省令48条1項3の2	第21条2項の休憩、睡眠、仮眠施設並びに同条第3項の睡眠施設を適切に管理すること。	
	省令21条4項	酒気帯び乗務禁止	
	省令48条1項4号	第21条4項の乗務員を事業用自動車に乗務させてはならないこと。	
	省令50条1項3号	酒気帯び状態にあるときは、その旨を事業者に申し出ること。	
	省令21条5項	健康状態の把握に努め、疾病、疲労その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を乗務させてはならない。	
	省令48条1項4の2	乗務員の健康状態の把握に努め、第21条第5項の乗務員を乗務させないこと。	
省令50条1項3の2	疲労、疾病等により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること。		
省令21条6項	バス事業者は長距離又は夜間運転については、交替運転者を配置しなければならない		
省令48条1項5号	第21条第6項の場合において、交替するための運転者を配置すること。		
点呼	省令24条1項	乗務前の運転者に対して対面(やむを得ない場合は電話等)により点呼を行い、点検の実施、酒気帯びの有無、疾病、疲労等により安全な運転ができないおそれの有無について報告を求め、確認し、運行の安全確保に必要な指示を与えなければならない。	
	省令24条2項	乗務後の運転者に対して対面(上記と同様)により点呼を行い、道路及び運行状況について報告を求め、並びに酒気帯びの有無について確認を求めなければならない。	
	省令24条3項	アルコール検知器を備え、保持するとともに、酒気帯び確認を行う場合に、目視等で確認するほか、検知器を用いて行わなければならない。	
	省令24条4項	運転者ごとに点呼を行った旨、報告、確認及び指示の内容並びに点呼を行った者の氏名等を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。	
	省令48条1項6号	第24条の点呼を行い、報告を求め、確認を行い、指示を与え、記録し、及びその記録を保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。	
	省令50条1項1号	第24条第1項第1号の点検をし、又はその確認をすること。	
	省令50条1項2号	乗務前後に第24条の規定により事業者が行う点呼を受け、同条に規定する報告をすること。	
	省令50条1項3号	酒気帯び状態にあるときは、その旨を事業者に申し出ること。	
省令50条1項3の2	疲労、疾病等により安全な運転をすることができないおそれがあるときは、その旨を事業者に申し出ること。		
省令50条1項8号	乗務を終了したときは、交替する運転者に対し、乗務中の当該の自動車、道路及び運行状況について通告すること。この場合において、乗務する運転者は、当該自動車の制動装置、走行装置その他の重要な部分の機能について点検をすること。		

事業者、運行管理者、運転者の義務②

		事業者の義務	運行管理者の義務	運転者の義務
選 任 者	省令35条	事業計画の遂行に十分な数の運転者を常時選任しておかなければならない。		
	省令36条1項	日々雇入れられる者、2月以内の期間をさだめて使用される者、試みの使用期間中の者、14日未満の期間ごとに賃金の支払いを受ける者等を運転者として選任してはならない。		
	省令48条1項13号	第35条の規定により選任された者その他旅客自動車運送事業者により運転者として選任された者以外の者に事業用自動車を運転させないこと。		
	省令37条1項	運転者ごとに、一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければならない。		
	省令37条2項 省令48条1項13の2	運転者が転任、退職その他の理由により運転者でなくなった場合には、直ちに、当該運転者に係る前項の乗務員台帳に運転者でなくなった年月日及び理由を記載し、これを三年間保存しなければならない。 第37条の乗務員台帳を作成し、営業所に備え置くこと。		
運 転 者 指 導 教 育	省令38条1項	運転者に対し、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において三年間保存しなければならない。 乗務員に対し、第38条の指導、監督及び特別な指導を行うとともに、同条第1項の記録及び保存を行うこと。		
	省令38条2項	運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、適性診断を受けさせなければならない。 運転者に第38条第2項の適性診断を受けさせること。		
	省令38条3項	車掌に対し、第49条及び第51条に規定する事項について適切な指導監督を怠ってはならない。		
	省令38条4項	事業用自動車非常信号用具、非常口又は消火器を備えたものであるときは、当該自動車の乗務員に対し、これらの器具の取扱いについて適切な指導をしなければならない。		
	省令38条5項	従業員に対し、効果的かつ適切に指導監督を行うため、輸送の安全に関する基本的な方針の策定その他の措置を講じなければならない。		
そ の 他	省令41条	乗務員が事業用自動車の運行の安全の確保のために遵守すべき事項及び乗務員の服務についての規律を定めなければならない。		
	省令42条1項	事業用自動車内に、当該事業者の氏名又は名称、当該自動車の運転者その他の乗務員の氏名及び自動車登録番号を旅客に見やすいように掲示しなければならない。		
	省令43条1項	事業用自動車に応急修理のために必要な器具及び部品を備えなければ、当該自動車を旅客の運送の用に供してはならない。ただし、運送の途中において当該自動車に故障が発生した場合に、これらの器具及び		
	省令43条2項	事業用自動車が踏切警手の配置されていない踏切を通過することとなる場合は、当該自動車に赤色旗、赤色合図灯等の非常信号用具を備えなければ、旅客の運送の用に供してはならない。		
	省令48条1項3号	第43条第2項の場合において、当該自動車に非常信号用具を備えること。		
	省令44条	事業用自動車を常に清潔に保持しなければならない。		
	省令45条	事業用自動車につき、点検整備、整備管理者の選任及び検査に関する道路運送車両法の規定に従うほか、次に掲げる事項を遵守しなければならない。		
省令46条	地方運輸局長から道路運送車両法第50条の規定により選任した整備管理者について研修を行う旨の通知を受けたときは、整備管理者に当該研修を受けさせなければならない。			
省令47条	事業用自動車の使用の本拠ごとに、自動車の点検及び清掃のための施設を設けなければならない。			



(※旅客自動車運送事業運輸規則 第四十七条の九)

(※旅客自動車運送事業運輸規則 10 第四十八条の四)

指定試験機関

国土交通大臣の指定により、公益財団法人運行管理者試験センターが実施（※道路運送法第四十四条）

試験の実施

各年度2回（8月、3月）、全国各都道府県の試験会場で実施

試験の種類

試験の種類	旅 客	貨 物
受験資格	<ul style="list-style-type: none"> ・事業用自動車の運行の管理に関し、1年以上の実務の経験を有する者 ・国土交通大臣が認定する講習（基礎講習）を修了された者 	
出題範囲	○以下の出題分野ごとの法令等について筆記試験 (1) 道路運送法 (2) 道路運送車両法 (3) 道路交通法 (4) 労働基準法 (5) その他運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力	○以下の出題分野ごとの法令等について筆記試験 (1) 貨物自動車運送事業法 (2) 道路運送車両法 (3) 道路交通法 (4) 労働基準法 (5) その他運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力
出題数	30問	30問
合格基準	① 原則として、総得点が満点の60%（30問中18問）以上であること。 ② (1)～(4)の各出題分野ごとに正解が1問以上であり、(5)については正解が2問以上であること。	

（※旅客自動車運送事業運輸規則第四十八条の十）

受験手数料

受験手数料：6,000円

合格率

旅客：55.5%、貨物：41.2%（平成24年度第1回試験（8月）の実施結果）

○法令で定められた講習について（基礎講習／一般講習／特別講習）（※旅客自動車運送事業運輸規則第四十八条の四）

講習の種類	対象者	講習時間	内 容
基礎講習	運行管理者になろうとする者	16時間 (3日)	自動車運送事業に関する法令 道路交通に関する法令 運行管理の業務に関すること 自動車事故防止に関すること 自動車運転者の指導及び監督に関すること
一般講習	既選任の 運行管理者	5時間 (1日)	自動車運送事業に関する法令 道路交通に関する法令 運行管理の業務に関すること 自動車事故防止に関すること 自動車運転者の指導及び監督に関すること その他運行管理者として必要な事項
特別講習	事故等の相応の 責任を有する 運行管理者	13時間 (2日)	自動車運送事業に関する法令 道路交通に関する法令 運行管理の業務に関すること 自動車事故防止のために必要な自動車運転者の指導及び監督に関すること 自動車事故に係る生理的及び必理的な要因に関すること 適性診断の結果の運行管理の業務への活用に関すること 事故事例の分析に基づく運行管理上の要因の発見及び事故防止対策の立案に関すること 事故事例の分析に基づく自動車事故防止に関するグループ討議



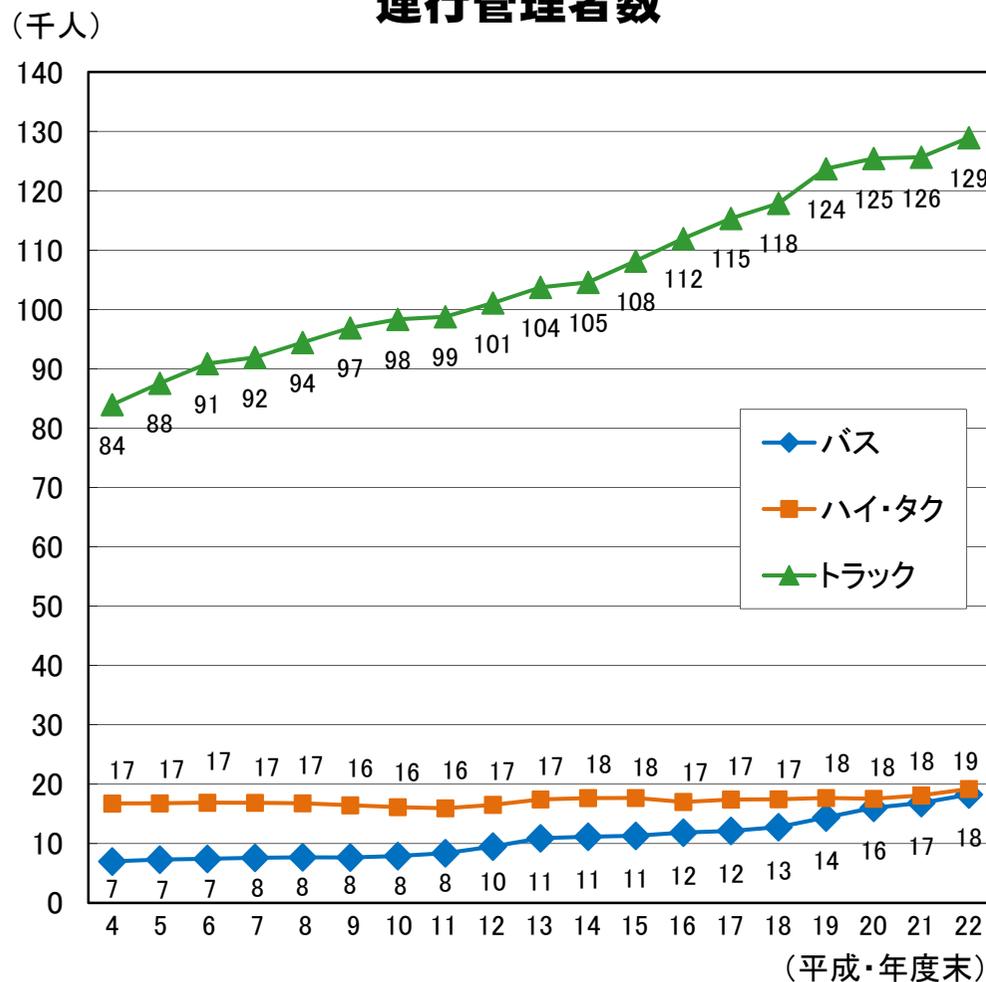
講習の様子



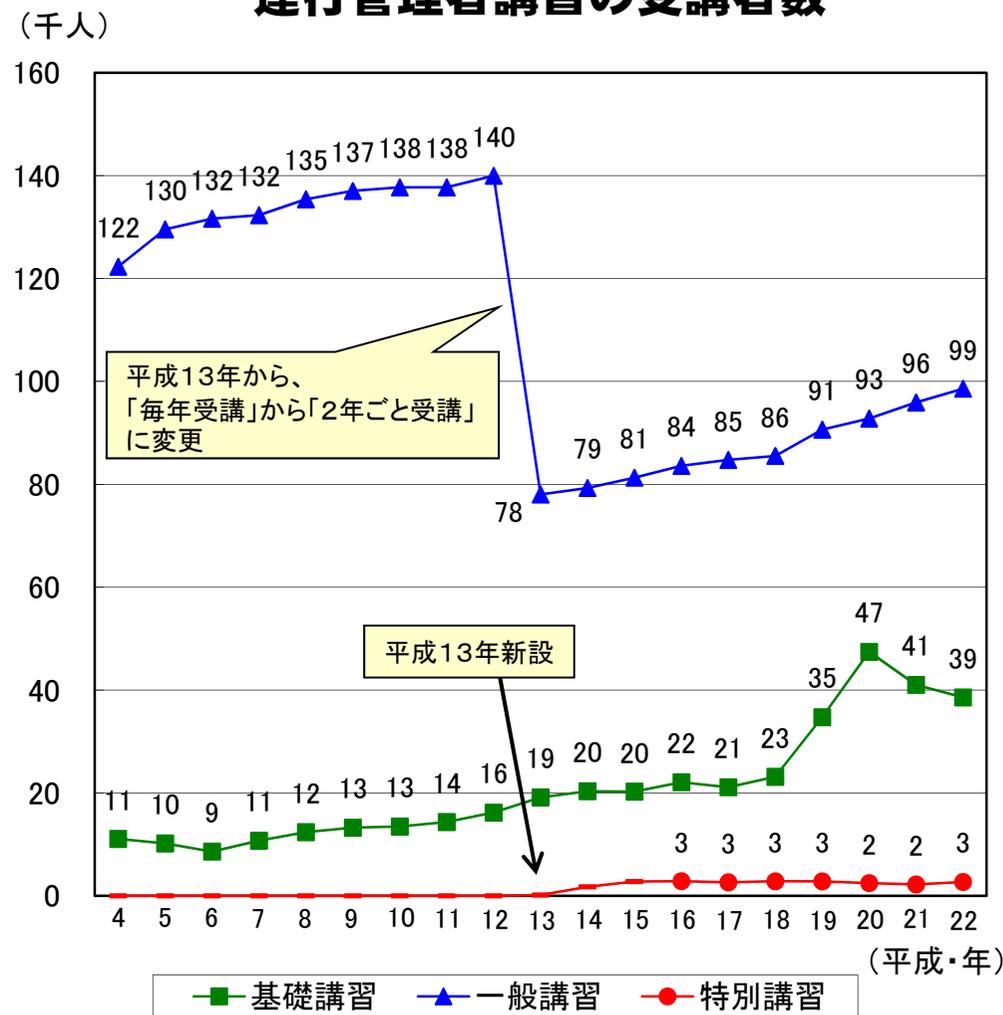
講習用テキスト

（※）国土交通大臣は、独立行政法人自動車事故対策機構が実施する講習を認定している。

運行管理者数



運行管理者講習の受講者数



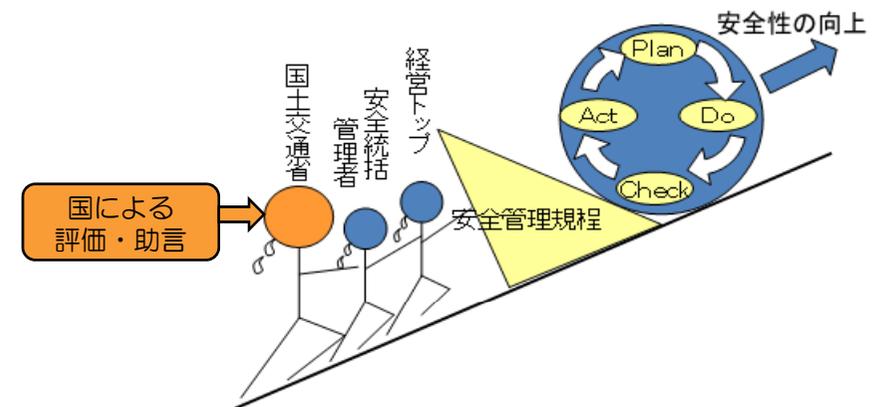
運輸安全マネジメント

輸送の安全の確保は、運輸事業にとって最も重要であることから、事業の安全性をより高めるため、従来の安全規制に加えて、事業者が、経営トップから現場まで一体となった安全管理体制を構築することにより、輸送の安全の確保を図るもの（平成18年10月導入）。

取組方法について

○ 全ての事業者は、輸送の安全確保が最も重要であるとの自覚に立ち、経営トップのコミットメントの下、

- ① 安全方針の作成
- ② 安全重点施策の作成
- ③ コミュニケーションの確保
- ④ ヒヤリ・ハット情報の収集・活用
- ⑤ 教育・訓練
- ⑥ 内部監査
- ⑦ マネジメントレビュー・継続的改善 等



に取り組むことにより、安全管理体制の仕組みを作るだけでなく、常に安全性の向上に努めなければならない。

運輸安全マネジメント制度(自動車モード)

○ 大規模な事業者(表の水色の部分)に対して、以下を義務付け

- ① 安全管理規程の作成
- ② 安全統括管理者の選任

運輸安全マネジメント評価

○ 運輸安全監理官を中心とする国土交通省の評価チームが事業者に赴き、輸送の安全に関する各種取組を評価し、継続的改善へのアドバイスを実施。

業態別事業者数内訳 (平成24年4月1日時点)

評価対象事業者

バス	タクシー	トラック	合計
保有車両 200両以上 98社	保有車両300 両以上 48社	保有車両 300両以上 158社	304社
200両未満 約5,400社 (うち、 乗合バス 100両以上 保有等 約370社)	300両未満 約57,000社 (うち、 個人タクシー 約44,200社)	300両未満 約62,700社 (軽貨物運送 事業者を除く)	約 125,100 社

大規模な事業者以外の事業者への運輸安全マネジメントの普及・促進

- 自動車モードにおいては運輸安全マネジメントの一層の普及・促進のため、大規模な事業者以外の事業者(表の黄色の部分)に対し、「安全を管理するための規程」の作成及び「安全統括責任者」を選任すべきことを指導している。
- 大規模な事業者以外の事業者に対しても、乗合バス100両以上保有事業者、都市間を結ぶ高速バス及び高速ツアーバス事業者、第一当事者の死亡事故を起こした事業者並びに危険物の大量漏洩事故を起こした事業者から優先的に評価を行っている。
- 大規模な事業者以外の事業者に対しては、国のほか、第三者機関(NASVA、損保会社系リスクコンサルタント企業等を認定)も評価を実施している。

「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要

◆貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

- 貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社に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に、日本バス協会が実施。
- 日本バス協会及び国土交通省のホームページ上で閲覧可能。【平成23年8月運用開始】
- 認定又は認定取消しの都度更新



「SAFETY BUS」
(セーフティバス)マーク

◆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面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る「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」において評価認定。

ア) 安全性に対する取組状況 (配点60点)

(例)◇法令順守事項について適切に取組まれているか (全てクリアすることが必要。クリアしないものは申請却下)

◇法令順守事項よりも高いレベルでの取組を行っているか

- ・ 記録機能を有するシステム化された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
- ・ デジタル式運行記録計を活用しているか
- ・ ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか 等

イ) 事故及び行政処分の状況 (配点20点)

- (例)
- ・ 過去2年間に有責の死傷事故が発生していないか
 - ・ 過去1年間に転覆等の事故が発生していないか
 - ・ 行政処分による累積点数は配点から差し引き 等

ウ) 運輸安全マネジメントの取組状況 (配点20点)

- (例)
- ・ 輸送の安全確保の責任体制
 - ・ 安全方針の策定と全従業員への周知徹底
 - ・ 安全に対する会社を挙げての取組み 等

【参考】平成24年3月19日現在の認定事業者

認定事業者数 222者(約5%)
認定事業者の車両数 8,307両(約18%)
※ ()内は貸切バス事業者数、車両数に対する割合

◆評価認定制度の更新申請(キャリアアップ)

(有効期間:2年間)

- 認定種別 ⇒ 一ツ星、二ツ星、三ツ星の3種類
- 初申請の事業者の得点が
 - ・ 60点以上 ⇒ 一ツ星取得
 - ・ 59点以下 ⇒ 却下
- 更新時に、一ツ星事業者の得点が
 - ・ 80点以上 ⇒ 二ツ星に昇格
 - ・ 60点以上79点以下 ⇒ 一ツ星のまま
 - ・ 59点以下 ⇒ 認定無効
- 更新時に、二ツ星事業者の得点が
 - ・ 80点以上 ⇒ 三ツ星に昇格
 - ・ 60点以上79点以下 ⇒ 一ツ星へ格下げ
 - ・ 59点以下 ⇒ 認定無効

旅行業者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、運送に関する文書の作成・保存を義務付ける。

平成24年6月29日省令改正等を実施

①省令：旅客自動車運送事業運輸規則第7条の2、旅行業法施行規則第10条第9号

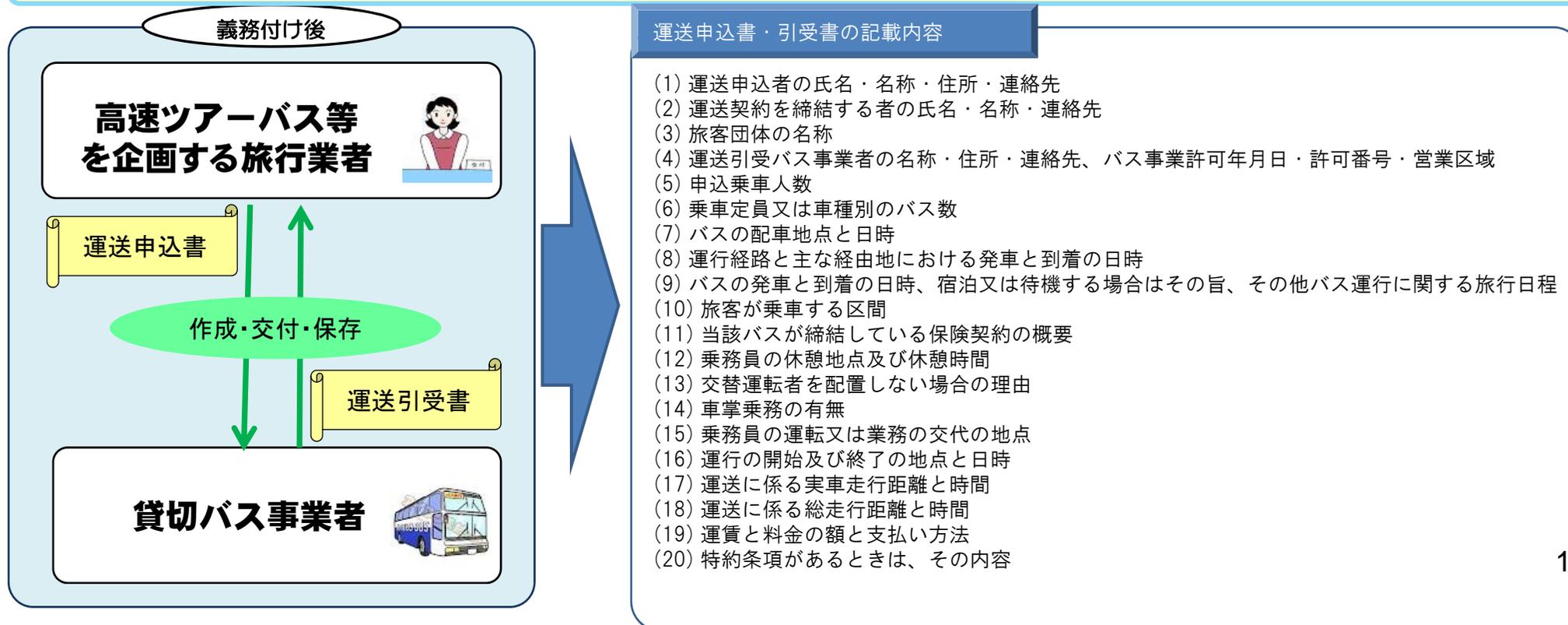
②告示：「旅客自動車運送事業運輸規則第7条の2第1項の運送引受書の記載事項を定める告示」（平成24年6月29日国土交通省告示第769号、

③通達：「一般貸切旅客自動車運送事業者の運送引受書の交付及びその写しの保存の義務化について」（平成24年6月29日国自旅第208号）、

④通達：「高速ツアーバス等を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について」（平成24年6月29日観観産第132号）

- 高速ツアーバス等における法令遵守体制の確保
 - ・ 旅行業者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化
 - ・ 法令に違反する契約内容での契約や運行の確認の容易化
 - ① 旅行業者・貸切バス事業者による自己確認
 - ② 監査等による事後確認

7月1日（日）高速ツアーバスについて開始（高速ツアーバス以外の貸切バスについては7月20日（金）開始）



旅行業者と貸切バス事業者とが一体となった高速ツアーバスの運行の安全性向上への取り組みを促進するため、旅行業者が高速ツアーバス安全運行協議会を6月中に設置し、夏の多客期の開始前までに第1回を開催するよう、通達を发出。

構成員

- ①高速ツアーバスを企画実施する旅行業者（主宰者）
- ②高速ツアーバスの運行を行う貸切バス事業者
- ③その他の安全運行の確保に必要な関係者

主な活動内容

- ①自主的な安全確保対策の確立
法令遵守に加え、自主的な安全確保対策を確立する。
(例：交替運転者の配置、運行計画、休憩時間、安全な乗降場所、緊急時の連絡体制や被害者対応体制等)
- ②貸切バス事業者の営業所等の調査
旅行業者のスタッフが、貸切バス事業者の営業所等を訪問し、法令遵守状況や安全対策の実施状況を調査する。問題があった場合は改善を求めるとともに、所要の措置を講じる。
- ③乗降場所等での実地調査
旅行業者のスタッフが、ターミナル付近の乗降場やSA・PA等において、法令遵守状況等を抜き打ちで調査する。問題があった場合は改善を求めるとともに、所要の措置を講じる。
- ④報告
旅行業者は、協議会の活動状況を国又は都道府県に報告する。

安全運行協議会

高速ツアーバスを
企画実施する旅行業者

常時運行を行う
貸切バス事業者 A

常時運行を行う
貸切バス事業者 B

常時運行を行う
貸切バス事業者 C

繁忙期に運行を行う
貸切バス事業者 D

繁忙期に運行を行う
貸切バス事業者 E

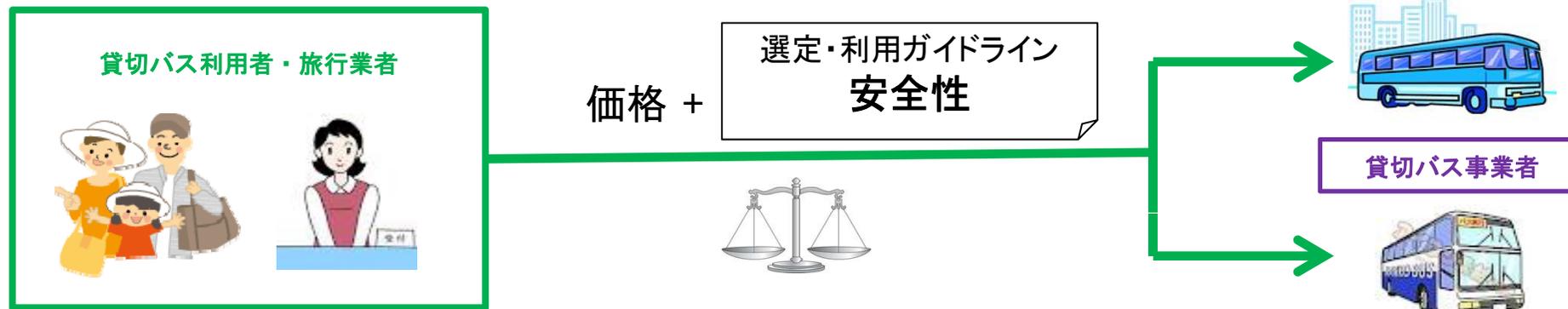
その他の安全運行の確保に
必要な関係者 F

旅行業者、地方自治体、学校関係者等の発注者が、安全性を重視して貸切バスを選定していただけるよう、貸切バスを選定・利用する際のポイントを示したガイドラインを策定し、その活用について周知を図るとともに、これに沿った貸切バスの選定がなされるよう指導・要請（6月29日（金）公表）。

選定・利用のポイント（例）

- ①行程検討の際の留意点
 - ・運転者の労働時間、運転時間、休憩等についての規則等を前提とした行程の作成
- ②事業者の選定に関する留意点
 - ・事業許可・営業区域の確認
 - ・サービスの安全性を判断する上で参考となる情報（行政処分の状況、任意保険加入状況、貸切バス事業者安全性評価認定制度、高速ツアーバス運行事業者リスト）
- ③貸切バス調達に係る入札・契約における留意点
 - ・安全性を含めて総合的に評価する選定方法を推奨（安全性に係る評価項目を提示）
- ④運送契約に関する留意点
 - ・標準運送約款の要点（運送申込みと契約の成立、契約の変更、運賃及び料金、キャンセル料）
 - ・事故・故障等緊急時の連絡先・対応の確認

貸切バス選定・利用ガイドラインの役割



「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」について

新たな貸切バスの運賃・料金制度について専門的・実務的な検討を行うためのワーキンググループを7月25日に設置。平成24年度中を目標に結論を得る。

検討スケジュール

第1回WG: 7月25日 ・これまでの経緯・課題等	第3回WG: 11月1日 ・実効性のある運賃・料金制度の構築に向けた検討等	第5回WG: 2月中 ・新たな運賃・料金制度の具体的な制度設計等
第2回WG: 9月24日 ・バス事業・旅行業関係委員からの説明 ・運賃算出指標の実態分析 等	第4回WG: 12月中 ・新たな運賃・料金制度の骨子(素案)	第6回WG: 3月中 ・報告書(案)について

構 成 員

加藤 博和 名古屋大学准教授(座長)	鎌田 佳伸 全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長
斎藤 秀樹 (株)ウイステリアコンパス代表取締役社長	清水 昭男 日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
内垣 大輔 (独)国民生活センター相談情報部相談管理課主査	鈴木 昭久 国土交通省自動車局旅客課長
坂口 哲也 (株)はとバス団体営業部長	黒澤 仁一 国土交通省自動車局旅客課新輸送サービス対策室長
石井 義雄 神奈中観光(株)専務取締役	御代田晃一 国土交通省自動車局安全政策課首席自動車安全監査官
青木 正勝 ワールド自興(株)代表取締役社長	寺田 吉道 観光庁観光産業課長
大島 栄植 東栄運輸(株)常務取締役	秋田 未樹 関東運輸局自動車交通部長
池田 浩 (株)JTB執行役員旅行事業本部副本部長	
梶田 隆弘 クラブツーリズム(株)取締役バス旅行部長	
楠木泰二郎 新日本ツーリスト(株)代表取締役社長	(事務局) 国土交通省自動車局旅客課

検討内容

合理的で実効性のある新たな貸切バス運賃・料金制度の素案を取りまとめる。

【検討の観点】

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| ①適正な原価を踏まえること | ④国民目線・消費者目線の観点 |
| ②取引実態を踏まえること | ⑤関係者間の取引実務の円滑化の視点 |
| ③法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点 | ⑥貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促す観点 |
| | ⑦事業者による遵守や事後チェックの容易性 |

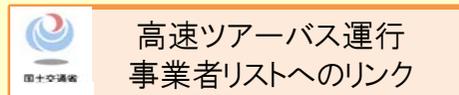
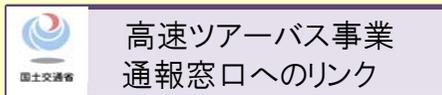
高速乗合バス及び高速ツアーバスにおけるインターネット（携帯電話用サイトを含む。以下同じ。）、紙媒体及び車両における表示を対象に、高速乗合バス事業者、旅行業者及び販売サイトを含む関係者による表示の改善や国による関係者への指導における指針として、策定し、公表（6月29日（金））。

表示内容

インターネット（携帯電話用サイトを含む。）における表示

表示を必須とする事項

- ① 高速乗合バスと高速ツアーバスの別
 - ② 実際に運行を行う貸切バス事業者名とリスト番号（高速ツアーバスの場合）
 - ③ 実車走行距離
 - ④ 所要時間（見込み）
 - ⑤ 交替運転者（例：2名乗務／1名乗務）
 - ⑥ 運行バス事業者が加入する任意保険（共済）の概要（例：「対人無制限」）
 - ⑦ 安全運行協議会の設置の有無（高速ツアーバスの場合）
 - ⑧ 乗降場所
- 等



表示を推奨する事項

- ① 安全性の向上のための自主的な取組（例：貸切バス事業者の選定基準、運転者の配置基準への適合性、バス車両へのふらつき注意喚起装置の設置等）
- 等

紙媒体における表示

- ① 利用者にとって「高速乗合バス（路線バス）」と「高速ツアーバス（旅行商品）」の別が容易に判別できるよう表示。
- ② インターネットにおける表示事項が掲載されたホームページの紹介を行うこと等により、利用者がより詳しい情報を得られるよう表示。

車両における表示

車外への表示（高速ツアーバスに限る。）



車内での表示

走行距離が400km以上の運行については、利用者の目に留まりやすい場所に、以下の事項を掲示又は備え付けることとする。

- ① 関係する事業者名
 - ② 運行経路
 - ③ 走行距離
 - ④ 交替運転者の配置計画
 - ⑤ 安全運行協議会への参加
 - ⑥ 車両の初年度登録月日
- 等

車内での放送

走行距離が400km以上の運行については、起点バス停留所等からの出発時に運転者（交替運転者を含む。）が氏名、途中休憩の場所（運転者が仮眠を取る場合はその旨も付言）について車内放送を行うこととする。

概要

- 6月に行政処分を行った事業者から詳細情報を公表（7月）。（国土交通省HPのネガティブ情報）
- 貸切バスのほか、乗合バス、ハイヤー・タクシー、トラックも対象とする。

行政処分事業者の詳細情報（イメージ）

行政処分等の年月日	平成●年●月●日
事業者の氏名または名称	●●バス株式会社（代表取締役 ○○ ○○）
事業者の所在地	●●県●●市●●町●番●号
営業所の名称	●●営業所
営業所の所在地	●●県●●市●●町●番●号
行政処分の内容	輸送施設の使用停止（●日車）
主な違反の条項	道路運送法第20条、同法27条第1項
違反行為の概要	<p>●年●月●日に●●を端緒として監査実施。 ●件の違反が認められた。</p> <p>①営業区域外運送（道路運送法第20条） ②運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準告示違反（運輸規則第21条第1項） ③点呼実施違反（運輸規則第24条第1項） ④日雇い運転者の選任違反（運輸規則第36条第1項） ⑤運転者に対する指導監督違反（運輸規則第38条第1項） ⑥…</p>
違反点数（事業者）	●点
違反点数（営業所）	●点

従来は、代表的な違反行為のみを記載し、他●件と表記

違反事項を詳細化

6月分の公表から詳細化予定

バス事業のあり方検討会 第1回議事概要

日 時： 平成24年10月25日（木） 13:30～15:35

場 所： 合同庁舎第7号館14階 共用会議室2

中村委員を座長に選任後、議事次第に沿って、事務局及び高速ツアーバス連絡協議会から資料の説明を行い、質疑応答及び意見交換が行われた。

委員から出された主な意見は以下の通り。

【本検討会の趣旨・主要論点と検討の進め方について】

- 本年3月にとりまとめた「バス事業のあり方検討会」では、主に高速ツアーバスや貸切バスを対象としたが、今回の検討会では、乗合バスも含めて、バス事業全体を対象とするのか。議論の範囲を明確化してほしい。
- 総務省勧告を踏まえて実施した安全対策や今後の方向性についてもっと積極的に公表すべきではないか。
- 緑ナンバーの信頼性をどのように取り戻すかが重要。事故を踏まえた安全対策を検討するにあたっては、応急処置ではなくバス事業のそのものの体質を見直す視点が必要。
- 緊急対策実施後も安全運行をめぐる状況は十分に改善されていないという印象を受けているが、このような実態を踏まえて議論を進めるべき。
- 利用者の視点を踏まえたバスのあり方の検討を行うべき。
- 運輸安全マネジメント制度との関連性も考慮することが必要。

【高速ツアーバス事故を受けた安全対策の方向性等について】

- 会社全体で実効的な安全管理体制を確保することが必要。そのためには、運行管理者だけでなく広く運行管理の制度全体を検討対象とすべき。
- 乗合バス・貸切バスの運行管理の違いを整理し、より安全性が高い乗合バスの運行管理にいかに近づけるかが重要。
- ヒューマンエラーは起こりうることを前提に、居眠り防止装置等を設置して運転者をサポートすることについても検討すべき。
- 海外における取組状況も参考にすべき。

(以 上)