

## 第4回 バス事業のあり方検討会

日 時：平成25年1月22日（火）

15：00～17：00

場 所：7号館12階第2特別共用会議室

### 議 事 次 第

1. 開 会
2. 中間整理について
3. 引き続き検討を要する事項について
4. その他
5. 閉 会

---

#### ○ 配布資料

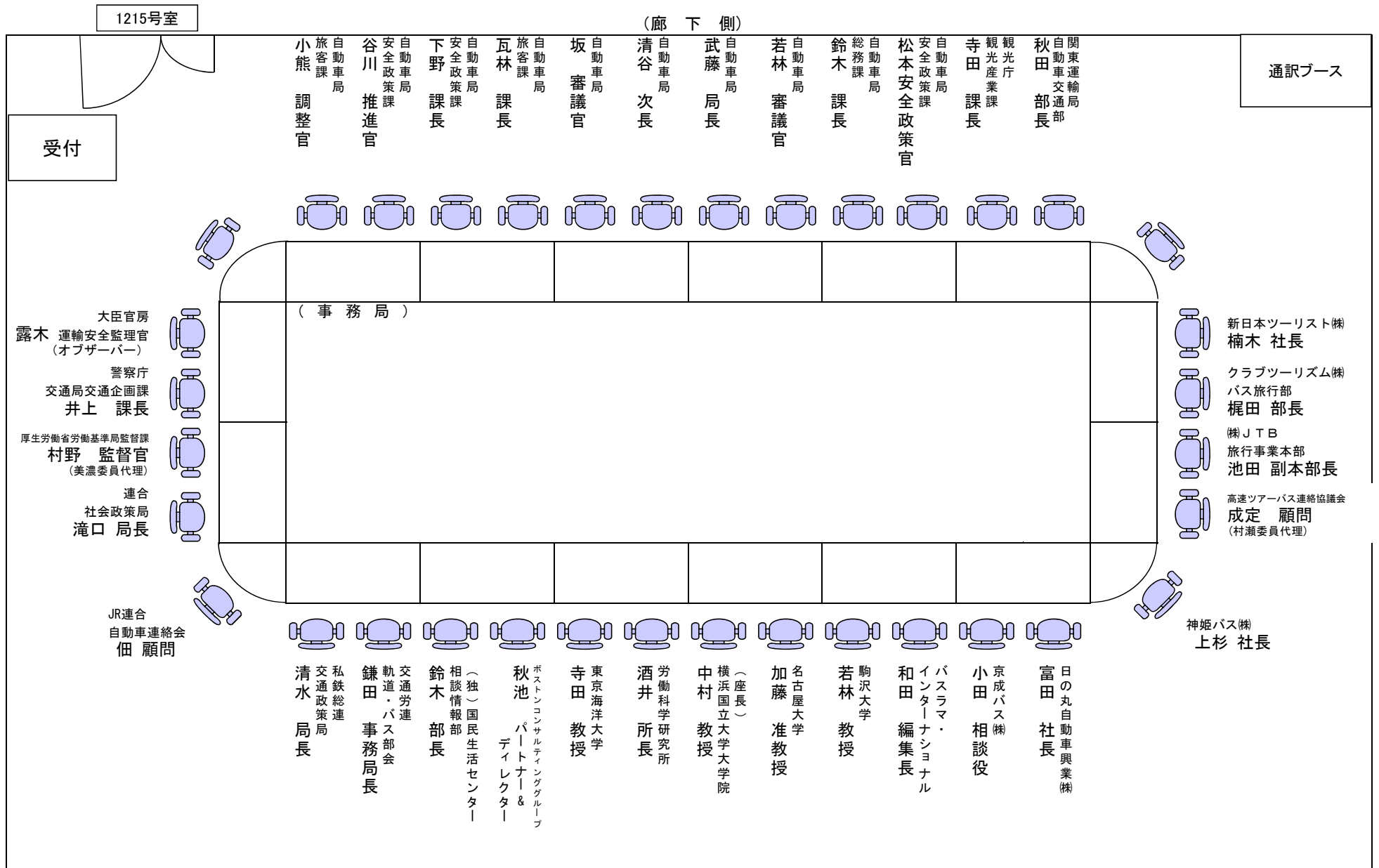
- ・資料1 委員名簿
- ・資料2 配席図
- ・資料3 関越道の事故を踏まえた検討事項と本検討会の進め方
- ・資料4 中間整理案
- ・資料5 引き続き検討を要する事項
  
- ・参考1 参考資料
- ・参考2 第3回議事概要

## 「バス事業のあり方検討会」委員名簿

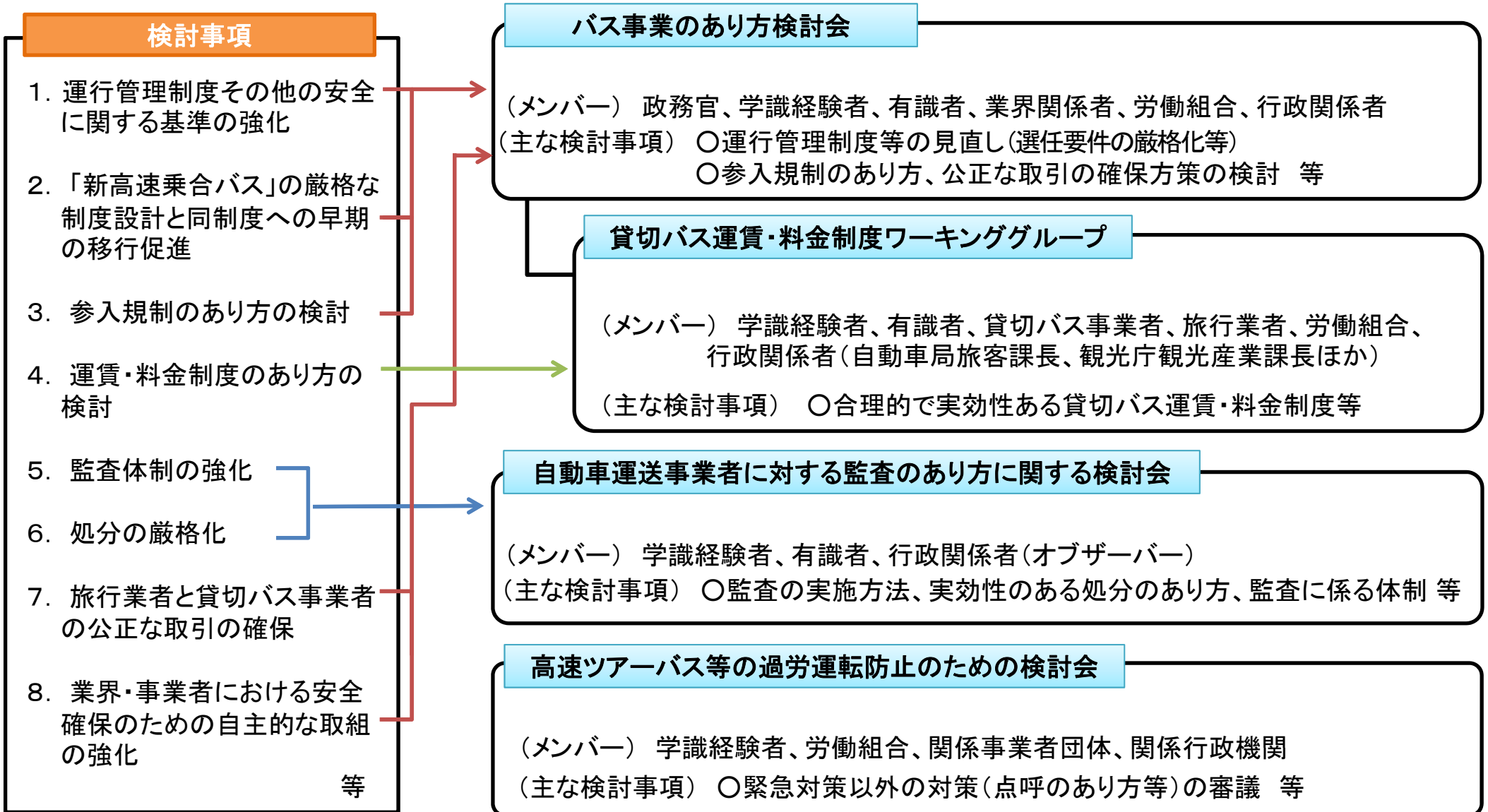
学識経験者	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授	
	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授	
	酒井 一博	労働科学研究所所長	
	寺田 一薫	東京海洋大学教授	
	若林亜理砂	駒沢大学教授	
有 識 者	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループ・パートナー&マネージング・ディレクター	
	和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長	
消費者代表	鈴木 基代	(独)国民生活センター相談情報部長	
業界関係者	小田 征一	京成バス(株)取締役相談役	
	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長	
	上杉 雅彦	神姫バス(株)代表取締役社長	
	村瀬 茂高	WILLER TRAVEL(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)取締役地域交流部長	
	楠木泰二朗	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	松下 新平	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)
		鈴木 昭久	国土交通省自動車局総務課長
松本 年弘		国土交通省自動車局安全政策官	
瓦林 康人		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	
オブザーバー (事務局)		露木 伸宏	国土交通省大臣官房運輸安全監理官
			国土交通省自動車局旅客課

バス事業のあり方検討会(第4回)配席図  
 < 合同庁舎第7号館(金融庁) 12階 共用第2特別会議室 >

資料2



(窓側)

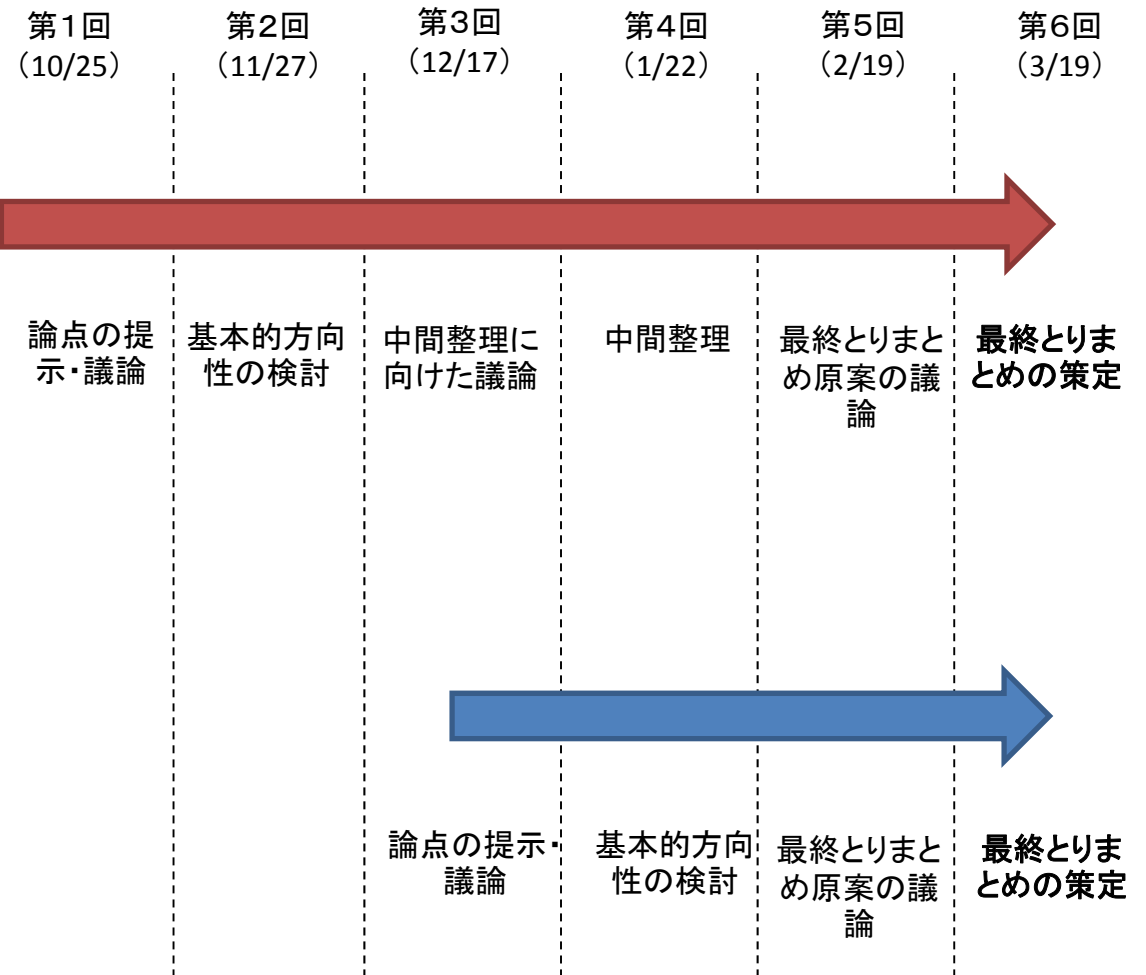


# 本検討会のスケジュール

## 検討項目

- ①運行管理制度の強化
- 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旅行業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



平成24年10月に学識経験者、バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「バス事業のあり方検討会（座長：中村文彦 横浜国立大学大学院教授）」を設置し、貸切バスの安全性向上に向けた施策を中心に検討を進めてきたところ、今般、検討状況について以下のとおり中間整理を行い、年度内の最終とりまとめに向けて引き続き検討を行う。

## 貸切バス全般に係る対策

### 【課題】

- 価格競争の激化に伴い、安全コストを考慮しない発注が広がっている現在の業界構造
- 事業者数・車両数が増加する一方、需要の増加は限定的  
→ 日車營收が下落  
→ 運転者の労働条件が悪化し、安全性が低下
- 安全確保への取組意識が低い事業者や法令が遵守されていない事業者が存在
- 監査等の事後チェック体制が不十分
- 旅行業者等の発注者との間で、適正とは言えない取引も見られる現状
- 利用者からの信頼を回復する必要

### 【今後講じるべき対策】 ※いずれの項目も、調整・検討が終わり次第、速やかに実施

#### (1) 参入時の安全性チェックの強化

- ①安全管理体制の強化 ~ 経営トップをはじめとする事業者全体での安全管理の取組みを中小事業者に拡大（運輸安全マネジメントの実施義務づけ）
- ②運行管理制度の強化 ~ 車両運行中の運行管理者業務の明確化、デジタル式運行記録計による運行管理体制の構築等
- ③役員の法令試験の厳格化、現場確認の徹底
- ④更に検討を継続すべき項目  
・車庫要件の見直し、最低車両台数の見直し

#### (2) 参入後の安全性向上の取組

- ①中小事業者に対し、運輸安全マネジメント制度に係る評価・普及啓発を実施
- ②事業者による法令遵守を徹底するため、第三者機関による適正化事業（コンサルティング）を実施（新高速乗合バス移行事業者等から開始し、順次拡大）。また、事業者の法令遵守に係る自主点検とその結果の国への報告を義務化
- ③国による集中的な監査・処分を実施（監査のあり方検討会において検討）

#### (3) 適正な取引環境の整備

- ①旅行業者等の発注者との取引の適正化 ~ 書面取引の徹底
- ②合理的で実効性ある運賃・料金制度の構築 ~ 安全コストや最新の物価水準も踏まえた適正な原価水準の計算に基づく公示運賃・料金制度の枠組みの見直し（貸切バス運賃・料金WGにおいて検討）

- (4)利用者への情報提供の推進 ~ サービスの安全性を判断する上で重要な情報（法令遵守状況、事業者の自主的な安全確保に関する取組み等）を公表

## 高速ツアーバス等に係る対策

- ①新高速乗合バスへの移行 ~ 平成25年7月末までの移行に向けた、バス停留所の調整等
- ②過労運転の防止 ~ 高速ツアーバスの交替運転者の配置基準の策定等（過労運転防止検討会において検討）

# 中間整理のイメージ～高速ツアーバス事故を受けた貸切バスの安全性向上対策～

**参入時のチェックの強化**

**【貸切バス事業の審査基準の見直し】**

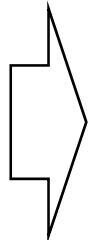
- ・安全管理体制や運行管理制度の強化
- ・デジタル式運行記録計の装着義務付け

※更に検討を継続すべき項目

- ・車庫要件の見直し
- ・最低車両台数の見直し

**【審査手法の見直し】**

- ・法令試験の厳格化
- ・現場確認の強化



**参入後の安全性向上の取組**

**大規模事業者**

運輸安全マネジメント (導入済み)

**中小事業者**

運輸安全マネジメントの導入促進

適正化機関(コンサルティング)によるレベルアップ

悪質事業者

国による集中的な監査・処分の実施

中小事業者の安全性向上を実現

**【適正な取引環境の整備】**

- ・旅行業者等の発注者との取引の適正化
- ・実効性のある運賃・料金制度の構築

**【利用者への情報提供の推進】**

- ・利用者が事業者を選べる環境の整備

**高速ツアーバス等の「新高速乗合バス」への移行**

平成25年7月末までの移行に向けた、バス停留所の調整等

**高速ツアーバス等の過労運転の防止**

高速ツアーバスの交替運転者の配置基準の策定等

# 引き続き検討を要する事項 (1)車庫要件の見直し

## ○ 現状

- ・貸切バスの事業許可に際しては、車庫を確保することが必要
- ・屋根の設置等は義務付けられておらず、施設に係る具体的基準は無い



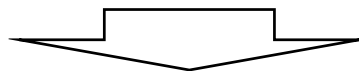
天候に左右されずに車両の点検・整備を確実に実施するため、**有蓋車庫の設置を義務付けるべき、との考え**がある

## ○ 論点

都市計画法等により有蓋車庫の設置が制限される地域が存在し、過大な負担となるおそれ

### 【これまでの検討会において出された意見】

- ・有蓋車庫の設置により、車両の点検・整備の実施にどの程度の効果があるのか、検証が必要
- ・有蓋車庫1両分の設置費用で、運行管理者を1人育成できるならば、そのほうが安全性の向上に資するのではないか



有蓋車庫の設置の義務付けによる効果や影響について、更なる実態調査が必要



＜有蓋車庫＞



＜無蓋車庫＞



## 【メリット】

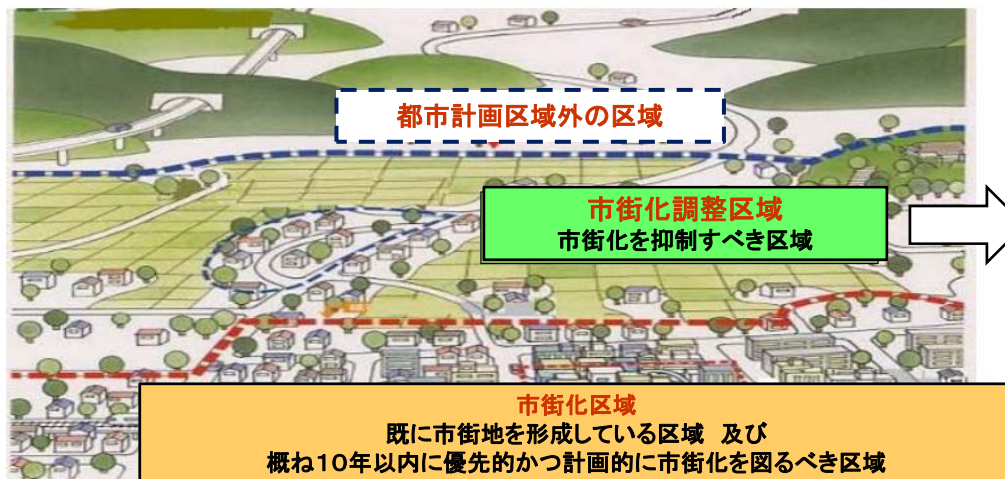
天候に左右されずに**車両の点検・整備が確実に適切に実施**できる環境が整っている

## 【デメリット】

車両が野ざらしの状態にあり、**悪天候時等に適切な車両の点検・整備が実施されないおそれ**

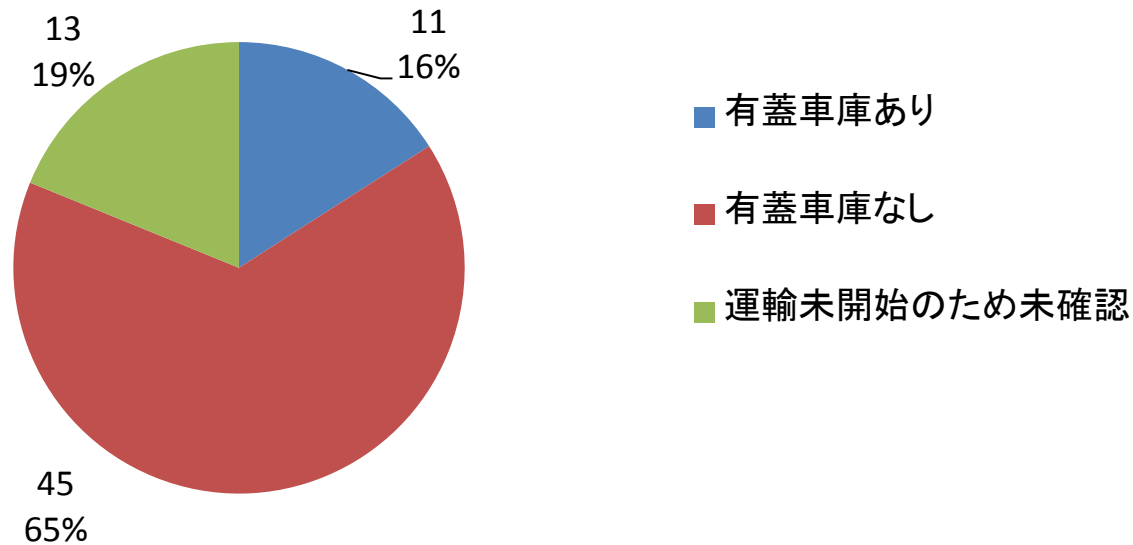
○都市計画法に基づく市街化調整区域においては、市街化を抑制する観点から、開発行為や建築行為等が制限されている

(周辺区域の市街化を促進するおそれがない等一定の場合には、都道府県知事が開発許可を行うことにより、有蓋車庫の設置が可能)



開発行為(建築物の建築を目的とする土地の区画形質の変更)や建築行為が制限

・有蓋車庫を設置している事業者は、69社中11社(全体の16%)。



【参考:保有車両による内訳】

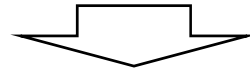
車庫の設置状況	事業者数 (割合)	保有車両による内訳		
		大型車のみ	大型車+中小型車	中小型車のみ
有蓋車庫あり	11社 (16%)	2社	1社	8社
有蓋車庫なし	45社 (65%)	3社	8社	34社
運輸未開始のため未確認	13社 (19%)	0社	3社	10社
合計	69社 (100%)	5社	12社	52社

※平成24年4月～11月の新規許可事業者に対して実施した調査による

## (2)最低車両台数の見直し

### ○ 現状

事業許可時に、営業区域毎に5両(中小型車のみを使用する場合は3両)を確保することが必要



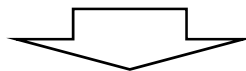
適切な安全管理・運行管理の実現のため、**最低車両台数の引き上げによりバス事業者の経営規模を拡大すべき、との考え**がある

### ○ 論点

・車両台数の低い事業者ほど事故発生率が高いわけではない

#### 【これまでの検討会において出された意見】

- ・最低車両台数については、安定的に経営を行うためには最低限どの程度の車両台数が必要か、もっと突っ込んだ検討をすべきではないか
- ・小規模事業者の中には、十分な安全性を確保しつつ、地域限定的な輸送に従事する事業者も存在
- ・最低車両台数の引き上げは、小規模事業者が経営努力によって大規模事業者に成長するケースの芽を摘むことが懸念される
- ・車両台数の見直しよりもむしろ、車両台数に応じた適切な人員確保に基づく運行管理や経営体制を整えることが重要ではないか
- ・事故発生率の分析については、事故は極めて稀な事象であり、統計的に有意とならない可能性がある



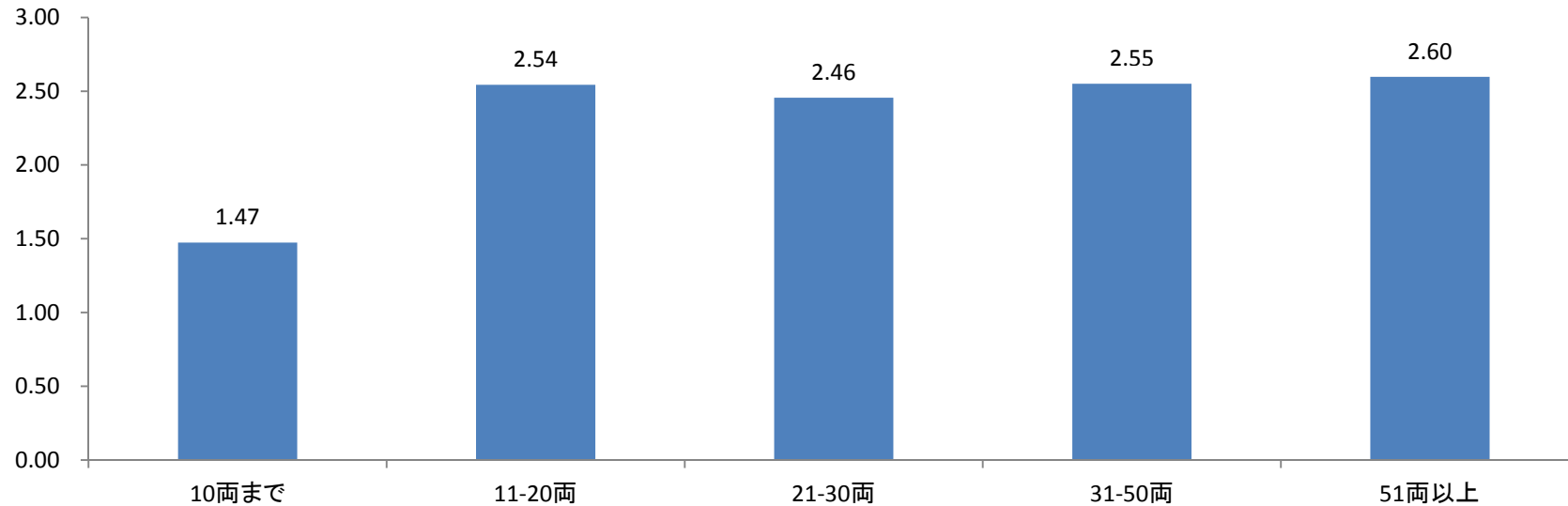
最低車両台数を引き上げる合理的必要性について、更なる検証が必要

保有車両	事業者数 (割合)	主な事業形態(複数回答)						
		高速ツ アーバス	観光	企業・学校・ロ ケバス	宿泊送迎	冠婚葬祭	その他	未定・ 不明
大型のみ	5社 (7.2%)	3社	2社					1社
大型+中小型	12社 (17.4%)		4社	3社			1社	1社
中小型のみ	52社 (75.4%)		20社	23社	6社	21社	6社	2社
合計 (割合)	69社 (100%)	3社	26社	26社	6社	21社	7社	4社

※ 平成24年4月～11月の新規許可事業者に対して実施した調査による

# 貸切バス事業者の車両台数と事故の関係

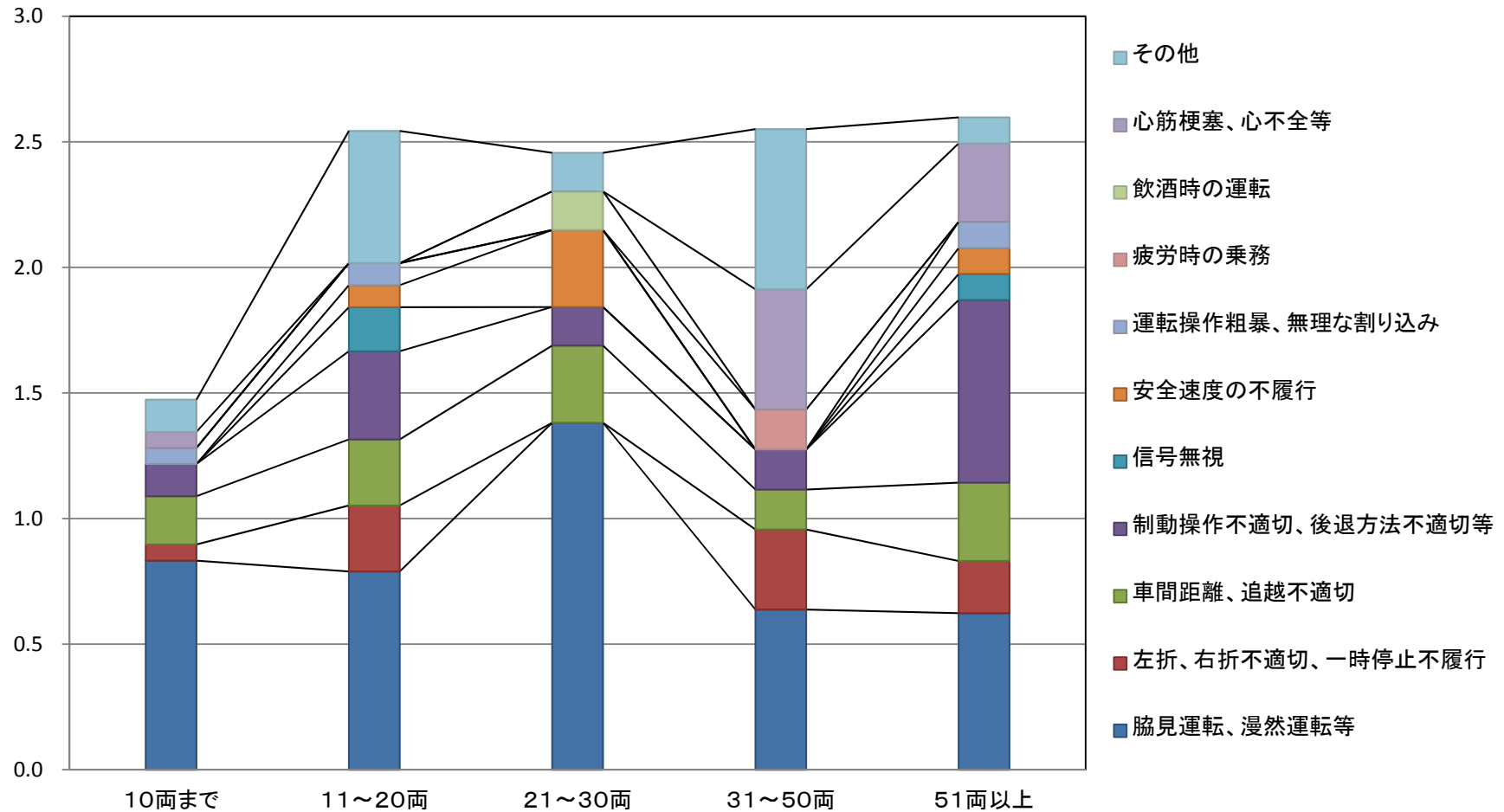
平成21年から平成23年中の貸切バスの車両台数1千台あたりの事故件数(件/千台)(乗務員起因に限る。)



事業者規模 (保有台数)	事故件数 (件)	全国の貸切バスの保有車両数 (台)	貸切バスの車両台数1千台あたりの事故件数 (件/千台)	(参考)全国の貸切バスの事業者数(社)
10両まで	23	15,609	1.47	2,897
11-20両	29	11,402	2.54	789
21-30両	16	6,514	2.46	260
31-50両	16	6,273	2.55	162
51両以上	25	9,624	2.60	108
計	109	49,422	2.21	4,216

事故件数・・・平成21年から平成23年中に発生した自動車事故報告規則に基づき、報告のあった貸切バスの事故(乗務員に起因するもの)  
 全国の貸切バスの保有車両数・・・自動車運送事業者総合情報システムから平成24年12月3日現在の保有車両数をまとめたもの

貸切バスの車両台数1千台当たりの事故原因別事故件数(H21～H23)

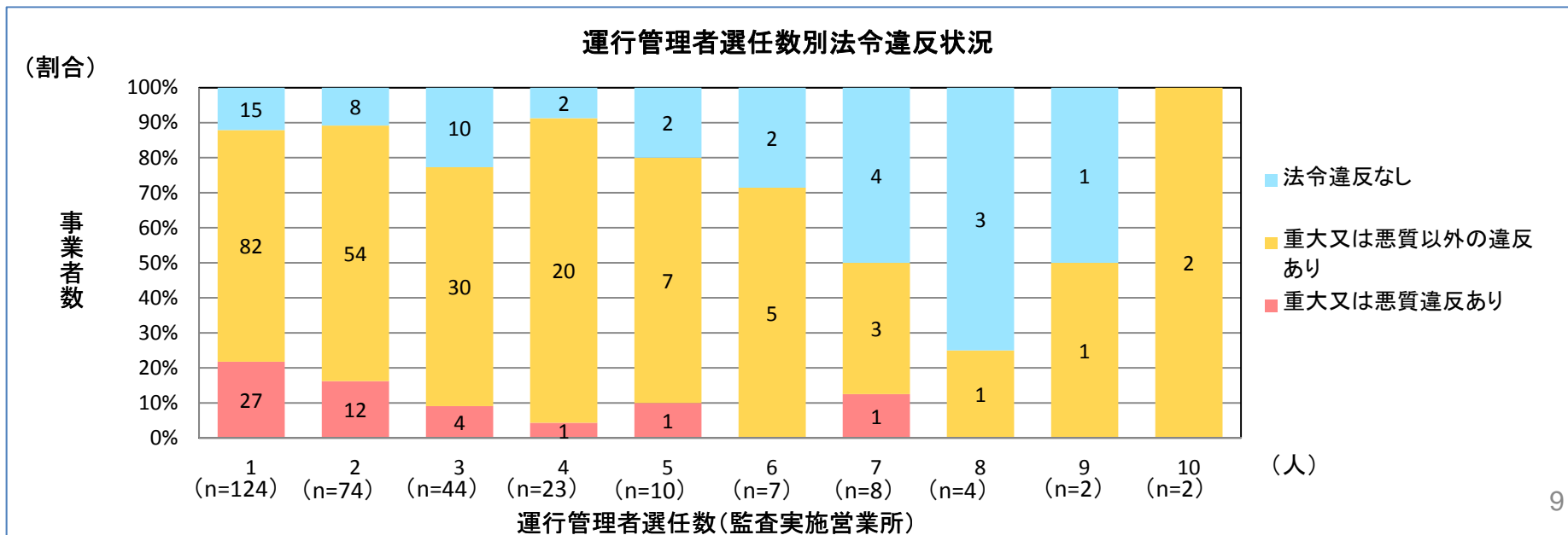
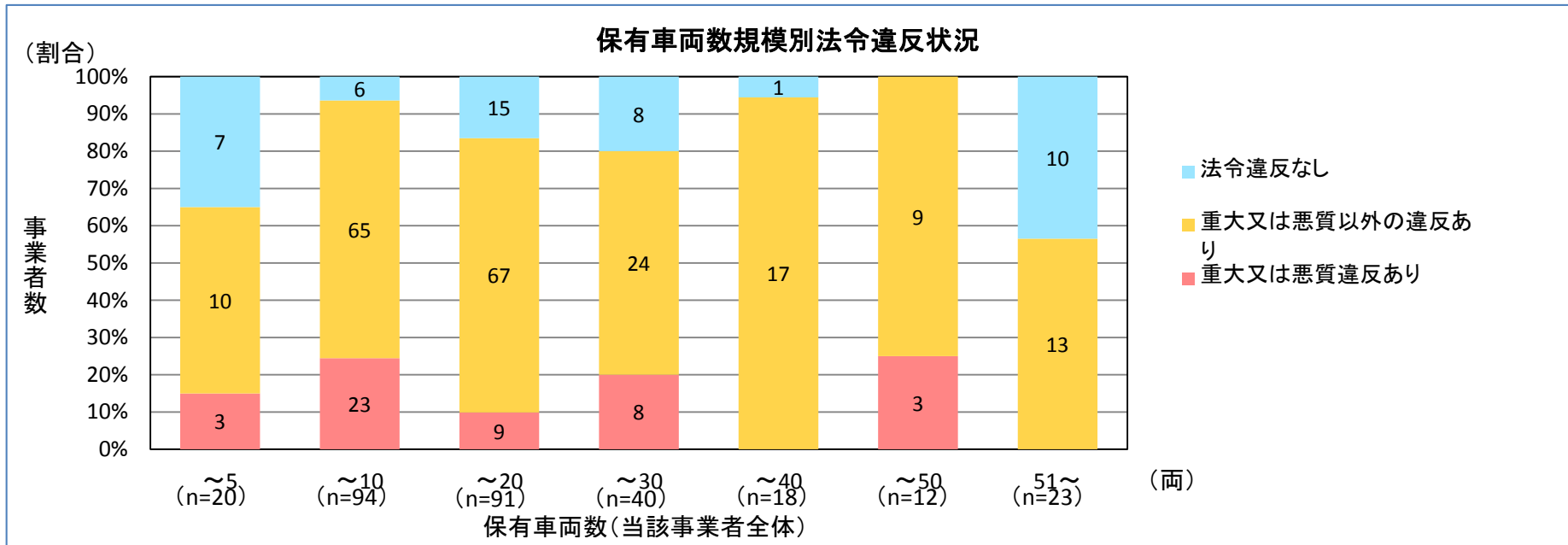


# 貸切バスの車両台数と監査における指摘件数の関係

車両数 (監査件数)	指摘事業者数 (対監査件数比率)	乗務 告示	健康状 態	点呼	乗務記 録	運行指 示書	指導 監督	社会 保険	定期 点検	車検切 れ運行	その他	その他 の内 区域外
3~5 413	259	31	66	111	28	37	130	64	67	6	140	4
	62.7	7.5	16	26.9	6.8	9	31.5	15.5	16.2	1.5	33.9	1
6~10 269	189	52	71	102	28	20	116	61	47	4	114	14
	70.3	19.3	26.4	37.9	10.4	7.4	43.1	22.7	17.5	1.5	42.4	5.2
11~20 140	92	30	36	41	17	16	60	21	15	2	53	6
	65.7	21.4	25.7	29.3	12.1	11.4	42.9	15	10.7	1.4	37.9	4.3
21~50 59	38	10	11	16	3	2	16	10	2	1	23	4
	64.4	16.9	18.6	27.1	5.1	3.4	27.1	16.9	3.4	1.7	39	6.8
51~ 9	6	3	0	3	1	1	4	2	0	0	6	0
	66.7	33.3	0	33.3	11.1	11.1	44.4	22.2	0	0	66.7	0
計 890	584	126	184	273	77	76	326	158	131	13	336	28
	65.6	14.2	20.7	30.7	8.7	8.5	36.6	17.8	14.7	1.5	37.8	3.1

※平成22年度貸切バス事業者重点監査の結果による

# 高速ツアーバスの緊急重点監査における法令違反状況

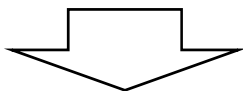




### (3)適正化事業実施機関の導入について

#### 【現状】

一部の優良事業者にはセーフティ・バスの認定(370事業者)が行われる一方、その他の事業者(約4,000事業者)については、安全管理に関する体制・取組についても、法令遵守状況についても、十分なチェックがなされていない状況



#### 【講ずべき対策】

適正化事業(法令遵守の指導・コンサルティング)実施機関による巡回指導等を導入する。

#### ○適正化事業の導入イメージ(案)

##### ・第一段階

目的	新高速乗合バスへの移行に係る安全管理
内容	新高速乗合バスへの移行や、管理受託に向けた準備状況のチェック(移行後は、必要条件の遵守状況のチェック)
主体	○高速ツアーバス協議会が中心となって設置する適正化チーム ・NASVA等に対し、実務者の派遣等を依頼
対象	○高速ツアーバス協議会傘下事業者のうち、新高速乗合移行を目指す事業者 ○上記事業者から管理受託を目指す事業者
資金	○高速ツアーバス協議会又は傘下バス事業者の実費負担



貸切バス事業者全体の安全管理チェックと改善指導への拡大に向けた取組を実施

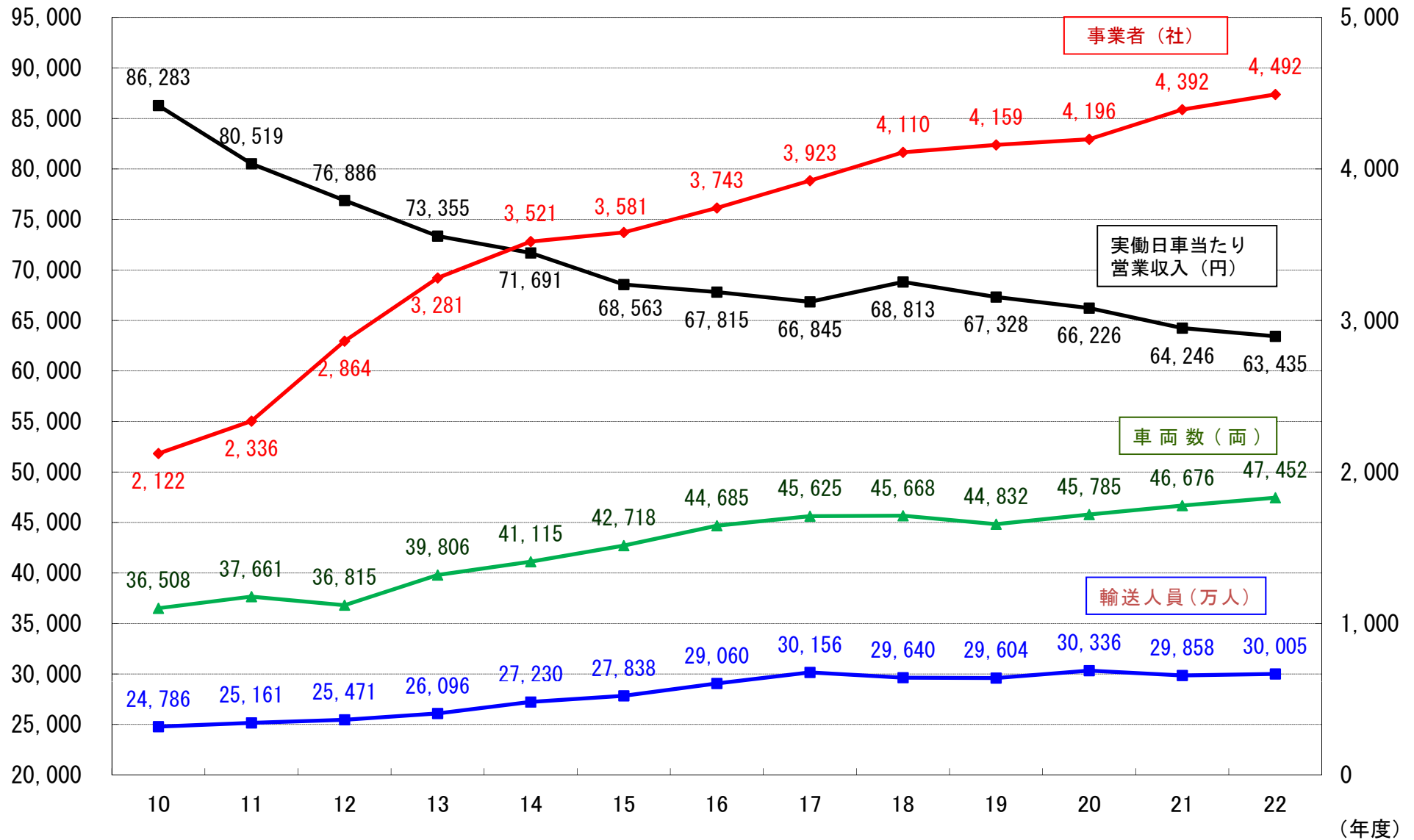
(実施主体や資金等については、引き続き関係業界等と調整)

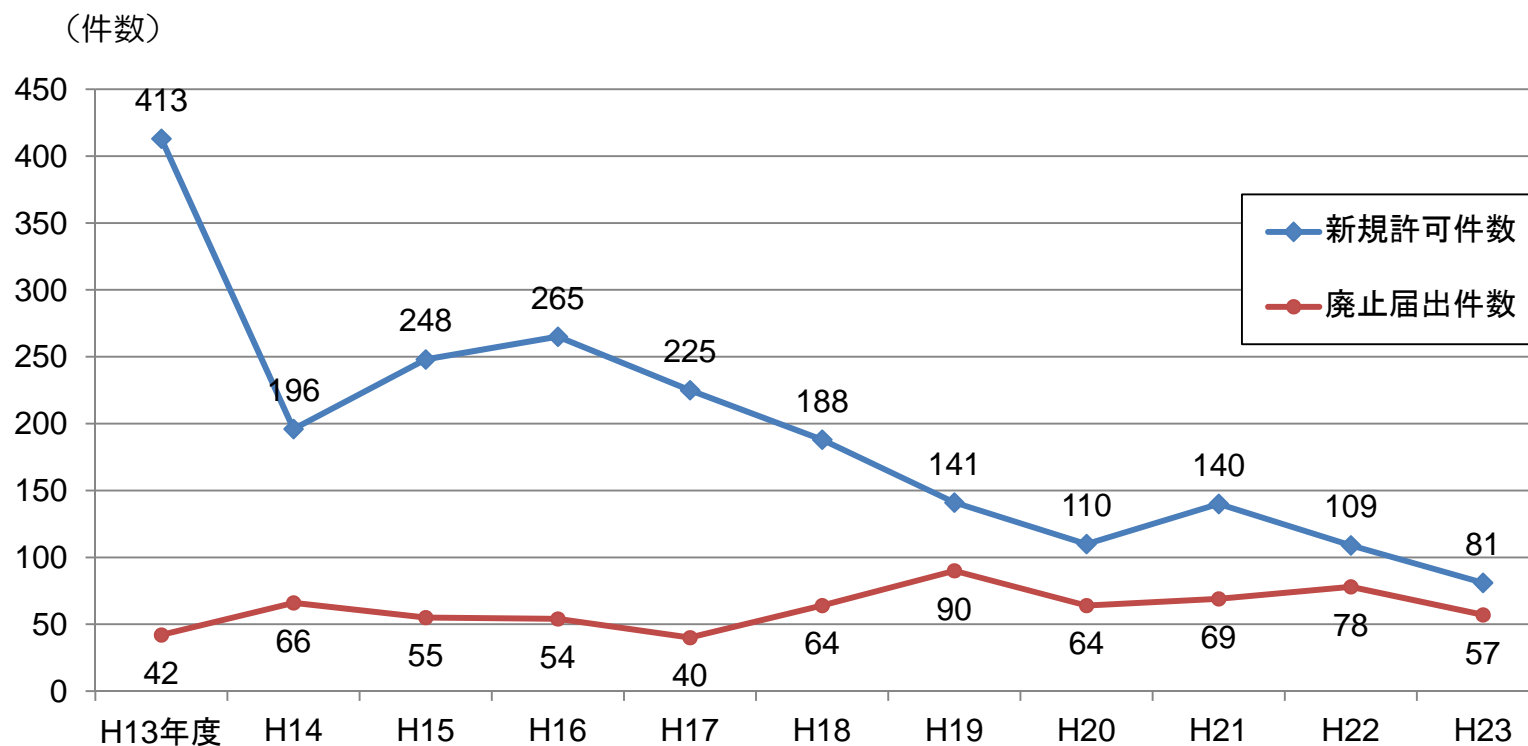
# 参考資料

---

○貸切バス事業者に係るデータ	
貸切バス事業者数・車両数・輸送人員・実働日車当たり営業収入の推移	2
貸切バス事業における参入と退出の状況	3
貸切バスの規模別事業者数の推移	4
貸切バスの規模別経常収支率の推移	5
貸切バスの車両数と従業員数、運転者数の関係	6
貸切バスの車両数と運転者の平均給与の関係	7
貸切バスの車両数と運転者の年間平均労働時間の関係	8
○参入時の安全性チェックの強化	
運輸安全マネジメント制度	9
運行管理者制度	10
役員の法令試験の厳格化	11
○参入後の安全性向上の取組	
第三者機関による適正化事業の実施	12
「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」中間とりまとめの概要	13
監査・処分の見直し	14
○適正な取引環境の整備	
旅行業者等の発注者との関係の適正化	15
貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ中間報告の概要	16
○利用者への分かりやすい情報提供	18
○高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行の状況	20
○「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」（中間報告）	22

# 貸切バス事業者数・車両数・輸送人員・実働日車当たり営業収入の推移

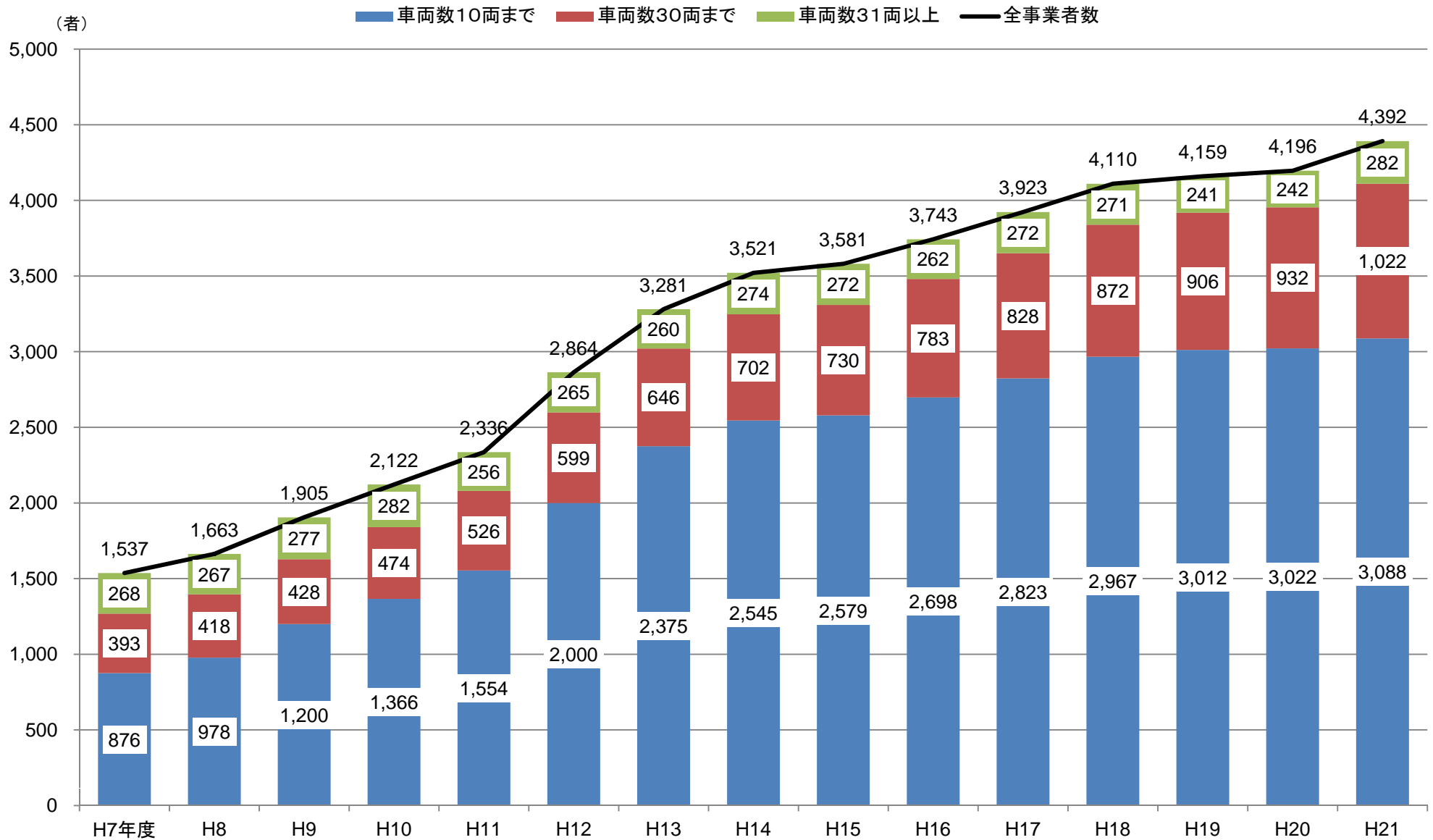




○ 平成24年4月以降の月別新規許可・廃止事業者数

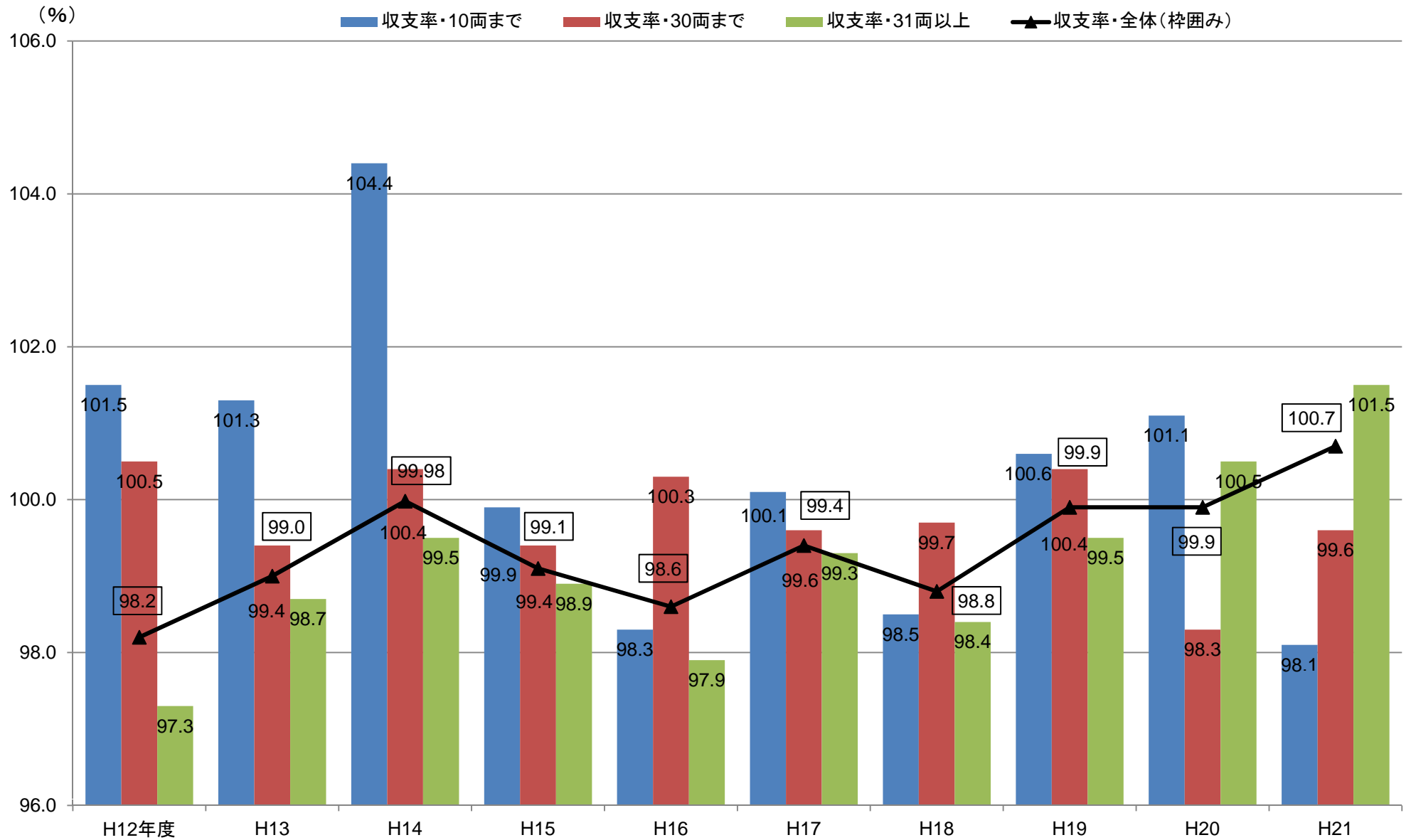
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	4~10月合計
新規許可件数	3	7	5	11	13	15	8	62
廃止届出件数	10	4	5	4	5	12	4	44

# 貸切バスの規模別事業者数の推移



※ 出典:旅客自動車輸送指標 (貸切バス・運輸局別事業者数)

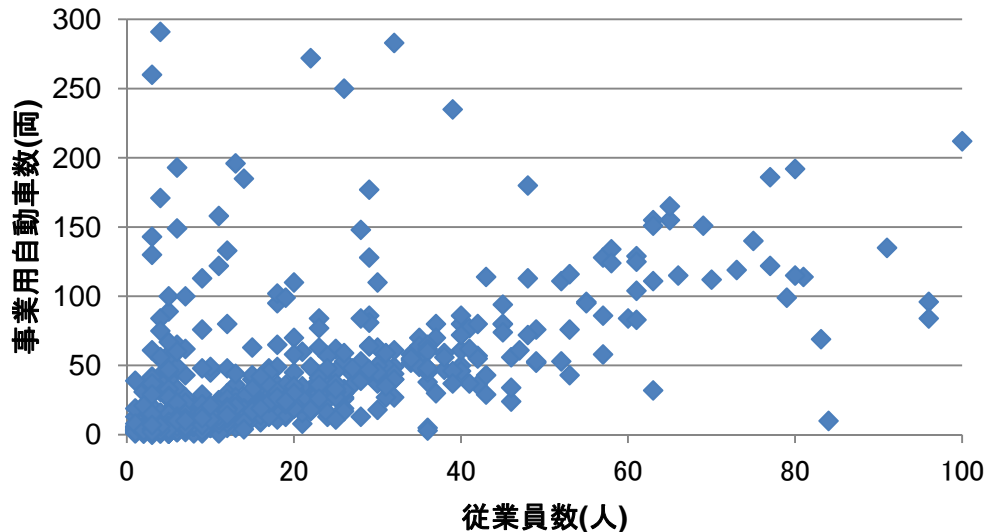
# 貸切バスの規模別経常収支率の推移



出典:「日本のバス事業」(日本バス協会)の「ブロック別収支状況」より作成。

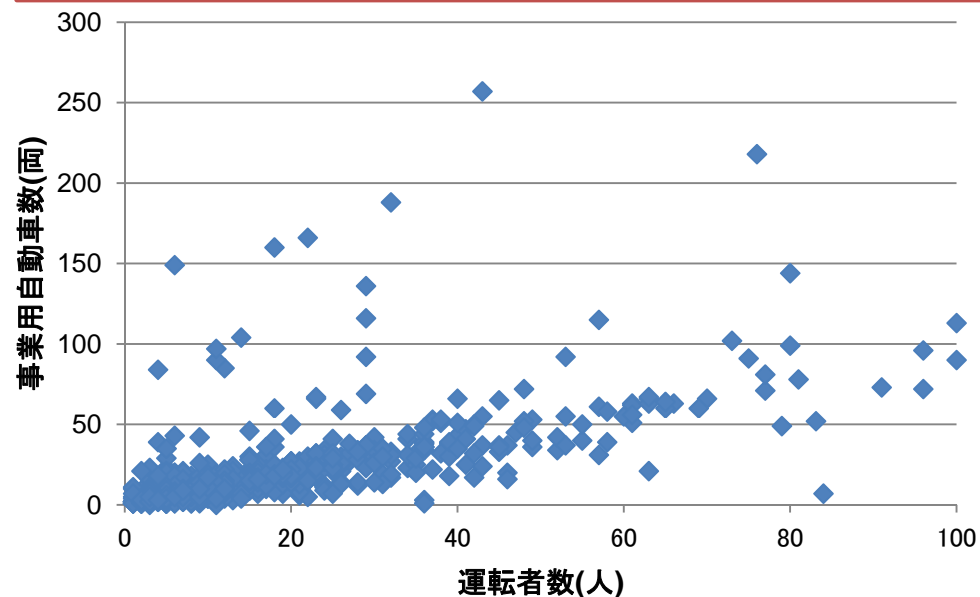
# 貸切バスの車両数と従業員数、運転者数の関係

○貸切バスの車両数と従業員数 (相関係数:0.67)



事業用自動車数(両)	従業員数(人)						総計
	0-	20-	40-	60-	80-	100-	
0-4	285 (93%)	10 (3%)	5 (2%)	2 (1%)	1 (0%)	5 (2%)	308 (100%)
5-9	433 (90%)	29 (6%)	10 (2%)	5 (1%)	3 (1%)	3 (1%)	483 (100%)
10-14	125 (77%)	28 (17%)	4 (2%)	0 (0%)	1 (1%)	5 (3%)	163 (100%)
15-19	33 (33%)	54 (54%)	6 (6%)	2 (2%)	2 (2%)	3 (3%)	100 (100%)
20-24	9 (14%)	39 (62%)	7 (11%)	4 (6%)	1 (2%)	3 (5%)	63 (100%)
25-29	4 (11%)	16 (42%)	8 (21%)	3 (8%)	3 (8%)	4 (11%)	38 (100%)
30-	4 (3%)	14 (10%)	37 (27%)	18 (13%)	15 (11%)	51 (37%)	139 (100%)
総計	893 (69%)	190 (15%)	77 (6%)	34 (3%)	26 (2%)	74 (6%)	1294 (100%)

○貸切バスの車両数と運転者数 (相関係数:0.72)

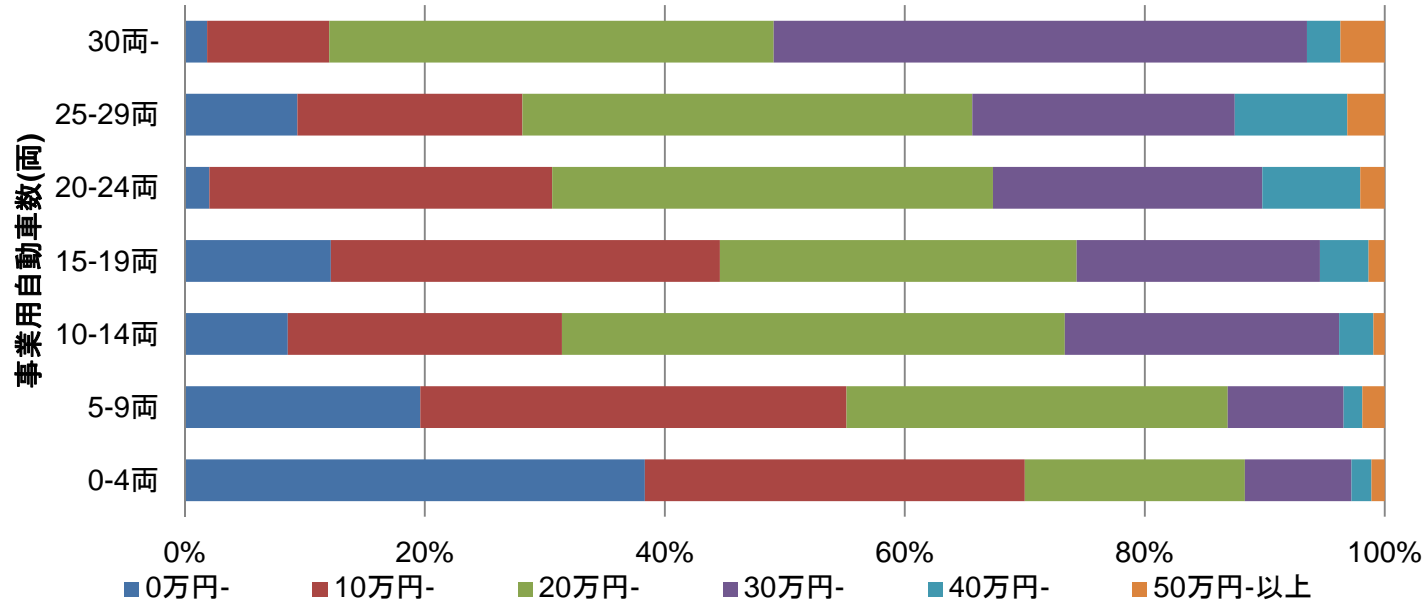


事業用自動車数(両)	運転者数(人)						総計
	0-	20-	40-	60-	80-	100-	
0-4	305 (99%)	3 (1%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (0%)	0 (0%)	309 (100%)
5-9	466 (97%)	12 (2%)	2 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	1 (0%)	481 (100%)
10-14	153 (94%)	6 (4%)	0 (0%)	0 (0%)	3 (2%)	1 (1%)	163 (100%)
15-19	76 (76%)	20 (20%)	2 (2%)	1 (1%)	0 (0%)	1 (1%)	100 (100%)
20-24	24 (38%)	35 (56%)	1 (2%)	2 (3%)	0 (0%)	1 (2%)	63 (100%)
25-29	5 (14%)	26 (70%)	2 (5%)	1 (3%)	1 (3%)	2 (5%)	37 (100%)
30-	11 (8%)	46 (33%)	33 (24%)	18 (13%)	8 (6%)	23 (17%)	139 (100%)
総計	1040 (80%)	148 (11%)	40 (3%)	22 (2%)	13 (1%)	29 (2%)	1292 (100%)

※貸切バス運賃・料金制度WGの調査による



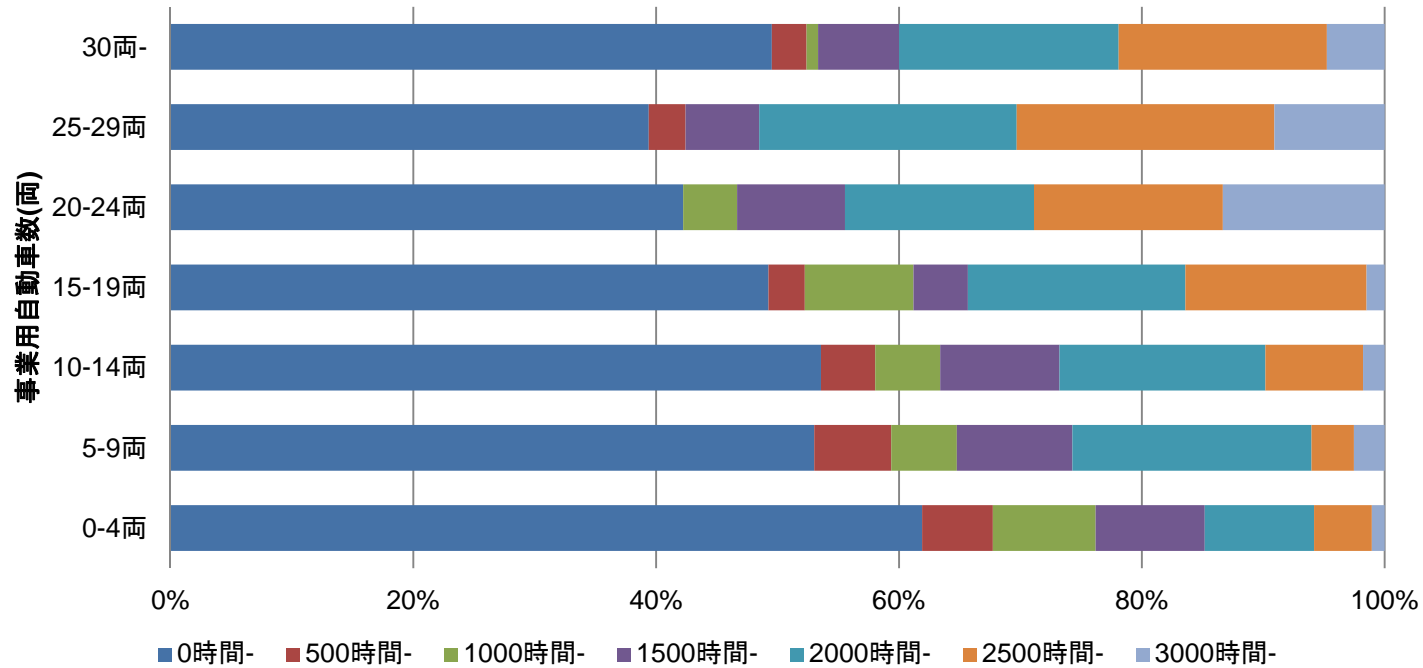
# 貸切バスの車両数と運転者の平均給与の関係



事業用自動車数(両)	運転手の平均給与月額(万円)						総計
	0-	10-	20-	30-	40-	50-	
0-4	69 (38%)	57 (32%)	33 (18%)	16 (9%)	3 (2%)	2 (1%)	180 (100%)
5-9	63 (20%)	114 (36%)	102 (32%)	31 (10%)	5 (2%)	6 (2%)	321 (100%)
10-14	9 (9%)	24 (23%)	44 (42%)	24 (23%)	3 (3%)	1 (1%)	105 (100%)
15-19	9 (12%)	24 (32%)	22 (30%)	15 (20%)	3 (4%)	1 (1%)	74 (100%)
20-24	1 (2%)	14 (29%)	18 (37%)	11 (22%)	4 (8%)	1 (2%)	49 (100%)
25-29	3 (9%)	6 (19%)	12 (38%)	7 (22%)	3 (9%)	1 (3%)	32 (100%)
30-	2 (2%)	11 (10%)	40 (37%)	48 (44%)	3 (3%)	4 (4%)	108 (100%)
総計	156 (18%)	250 (29%)	271 (31%)	152 (17%)	24 (3%)	16 (2%)	869 (100%)

※貸切バス運賃・料金制度WGの調査による

# 貸切バスの車両数と運転者の年間平均労働時間の関係



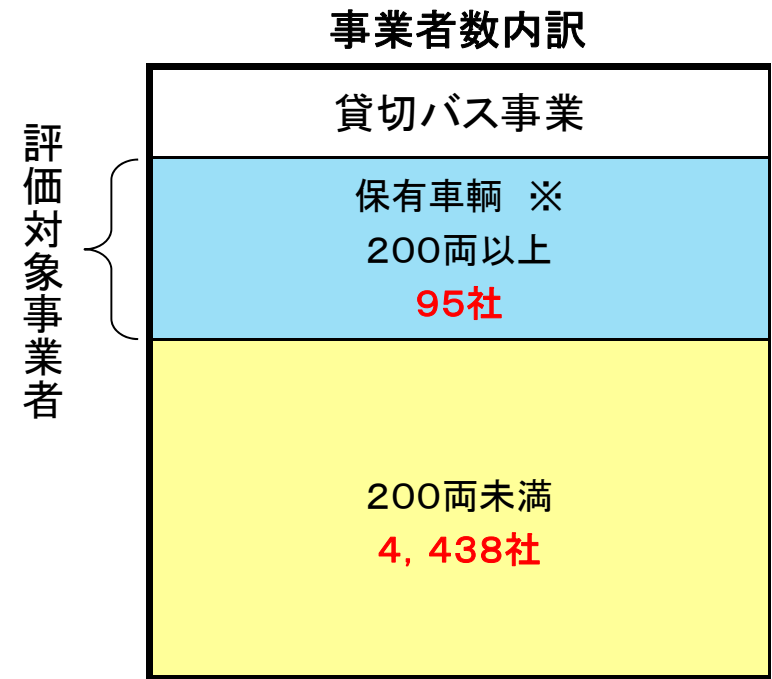
データの個数 事業用自動車数(両)	年間平均労働時間実績(時間)							総計
	0-	500-	1000-	1500-	2000-	2500-	3000-	
0-4	117 (62%)	11 (6%)	16 (8%)	17 (9%)	17 (9%)	9 (5%)	2 (1%)	189 (100%)
5-9	167 (53%)	20 (6%)	17 (5%)	30 (10%)	62 (20%)	11 (3%)	8 (3%)	315 (100%)
10-14	60 (54%)	5 (4%)	6 (5%)	11 (10%)	19 (17%)	9 (8%)	2 (2%)	112 (100%)
15-19	33 (49%)	2 (3%)	6 (9%)	3 (4%)	12 (18%)	10 (15%)	1 (1%)	67 (100%)
20-24	19 (42%)	0 (0%)	2 (4%)	4 (9%)	7 (16%)	7 (16%)	6 (13%)	45 (100%)
25-29	13 (39%)	1 (3%)	0 (0%)	2 (6%)	7 (21%)	7 (21%)	3 (9%)	33 (100%)
30-	52 (50%)	3 (3%)	1 (1%)	7 (7%)	19 (18%)	18 (17%)	5 (5%)	105 (100%)
<b>総計</b>	<b>461 (53%)</b>	<b>42 (5%)</b>	<b>48 (6%)</b>	<b>74 (9%)</b>	<b>143 (17%)</b>	<b>71 (8%)</b>	<b>27 (3%)</b>	<b>866 (100%)</b>

運輸安全マネジメント制度の現状

- 大規模なバス事業者(右表:水色部分)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 等

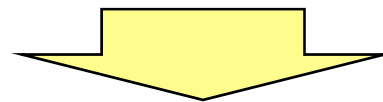
運輸安全マネジメント評価

- 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。



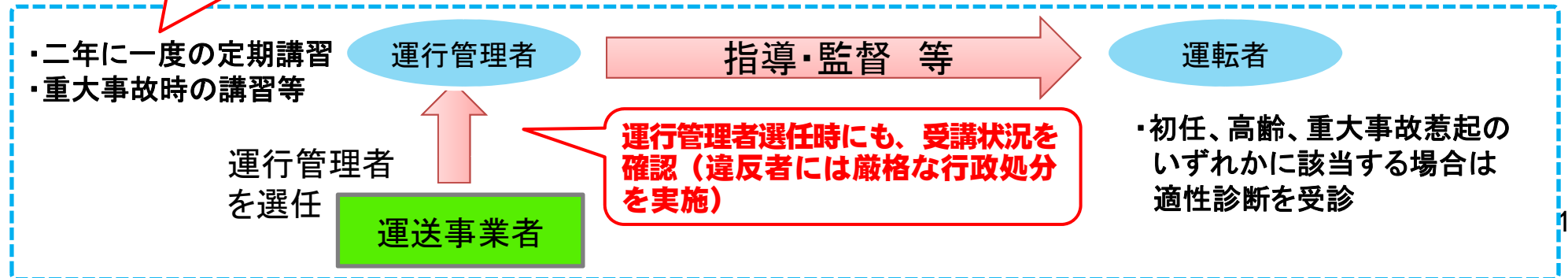
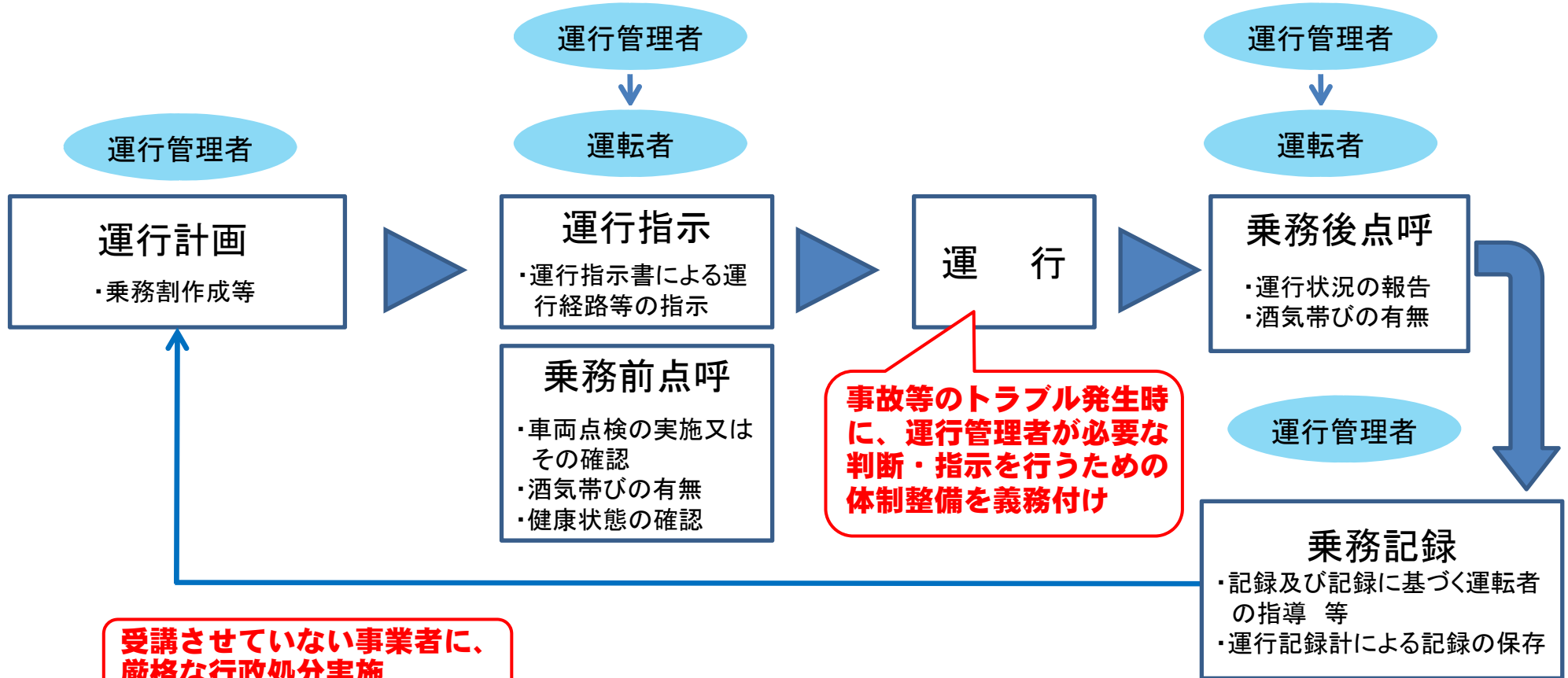
※乗合バス事業等を兼業している事業者を含む。

(平成24年4月1日時点)



貸切バス事業者への運輸安全マネジメントの義務付け

- **大規模以外の中小規模事業者を含めた、全ての貸切バス事業者に対して、事業者の規模に即した内容の運輸安全マネジメントの実施を義務付けることとする。**



## 法令試験の現状と課題

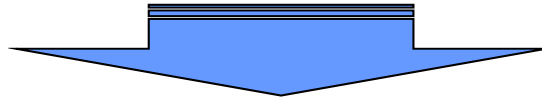
### 1. 法令試験の現状

- ①出題範囲 道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則、旅客自動車運送事業運輸規則、旅客自動車運送事業等報告規則、自動車事故報告規則 等
- ②出題形式 ○×方式、語群選択方式、簡単な筆記回答方式
- ③出題数 30問
- ④試験時間 40分～60分
- ⑤合格基準 80%以上の正答

### 2. 法令試験の課題

法令試験については、次のような指摘がある。

- ・ 実際には権限を有しない者を名目上、一時的に常勤役員として受験させている例がある。
- ・ 合格するまで何度でも試験が受けられ、必ずしも十分な知識がなくても試験慣れして合格してしまう。
- ・ 違反が多い改善基準告示等も出題範囲として明示すべきである。



## 法令試験の見直し

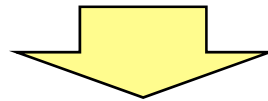
### 3. 法令試験の見直し

次のような措置を講じる。

- ① 法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定する。
- ② 不合格時の再試験は一度までとし、再試験に不合格の場合は却下処分とする。
- ③ 出題範囲として、勤務時間等基準告示、運輸安全マネジメント等を加える。

## ○現状

- ・大規模事業者に対しては、法令遵守状況をチェックしたうえ、優良事業者の認定（バス協会によるセーフティ・バスの認定）
- ・中小事業者に対しては、法令遵守状況について十分なチェックがされていない状況



## ○今後の対応

大規模事業者、優良事業者	・従前どおり
中小事業者	・適正化事業実施機関による巡回指導の導入（既存の高速バス事業者から開始し、順次拡大） ・法令遵守に係る自主点検の実施と国への報告を義務付け

### 【巡回指導や自主点検で使用するチェックシートのイメージ】

《自主点検チェックシート》		【〇〇営業所】	
過労防止関係		点呼の実施・記録関係	
(1) 1ヶ月の拘束時間（原則260時間、条件付きで最大286時間まで）を超えていないか	適・否	(1) 点呼場所は認可営業所内に定められているか	適・否
(2) 1日の最大拘束時間（16時間）を超えていないか	適・否	(2) 運行管理者又は資格要件を満たした補助者が執行しているか	適・否
(3) 15時間を超える拘束時間が1週間のうち2回以内で行われているか	適・否	(3) 対面点呼で行っているか	適・否
(4) 8時間以上の休息が正しく取られているか	適・否	(4) アルコールチェッカーを使用しているか	適・否
(5) 1日の運転時間は2日平均で9時間以内か	適・否	(5) 点呼記録簿は1年間保存されているか	適・否
(6) 連続運転時間（4時間以上）の違反はないか	適・否	運転者の教育関係	
(7) 運行実車距離が400kmを超える場合、交替運転者を配置しているか（夜間運行の貸切バス）	適・否	(1) 年間計画表が作成されているか	適・否
・		(2) 告示の指導監督指針（11項目）を教育し記録をしているか	適・否
・		(3) 教育指導記録簿が作成され、適正に保存されているか	適・否
・		・	
・		・	

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必要な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

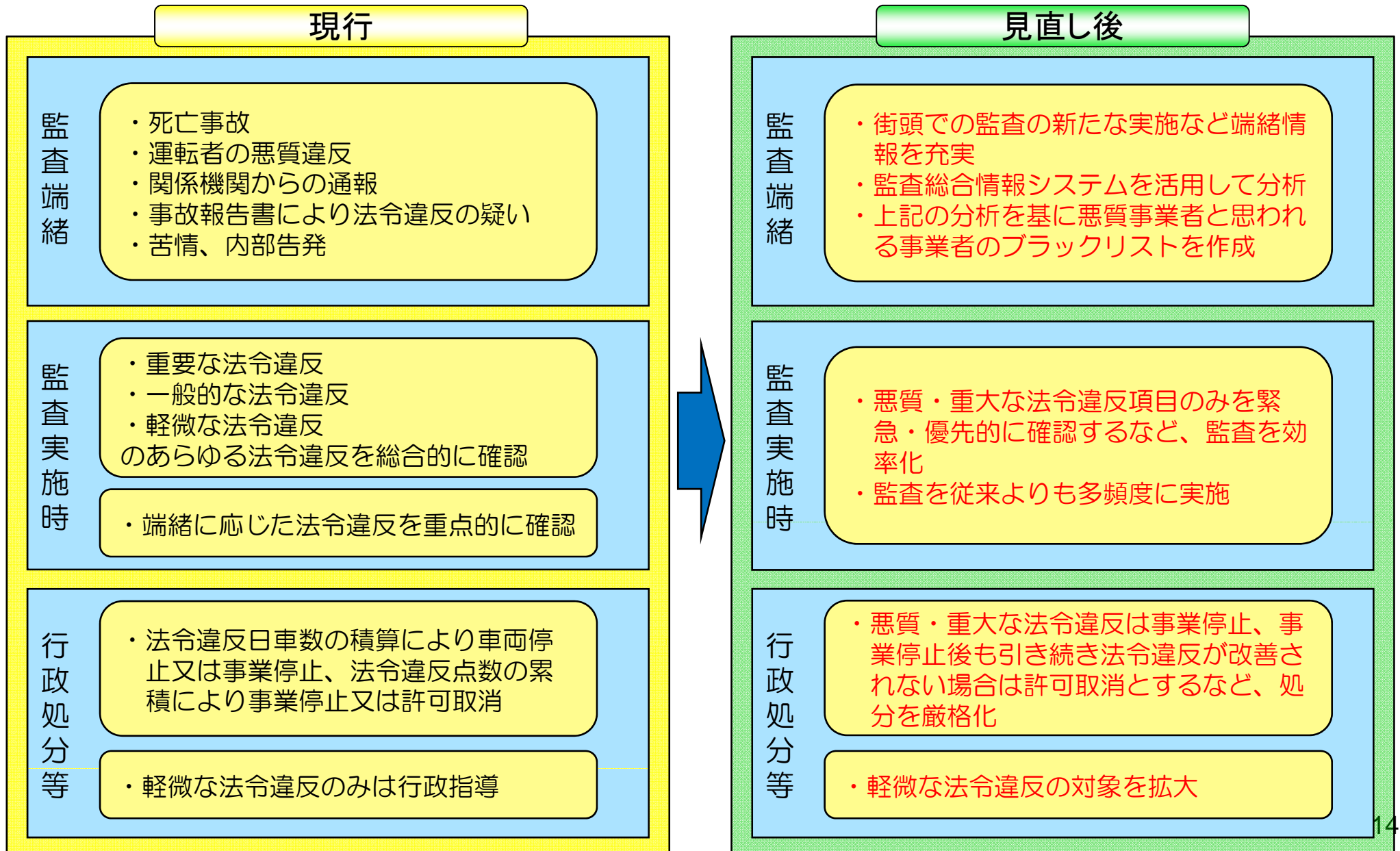
以下のような厳格な対応を行うことにより、悪質な運送事業者を確実に排除

- 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

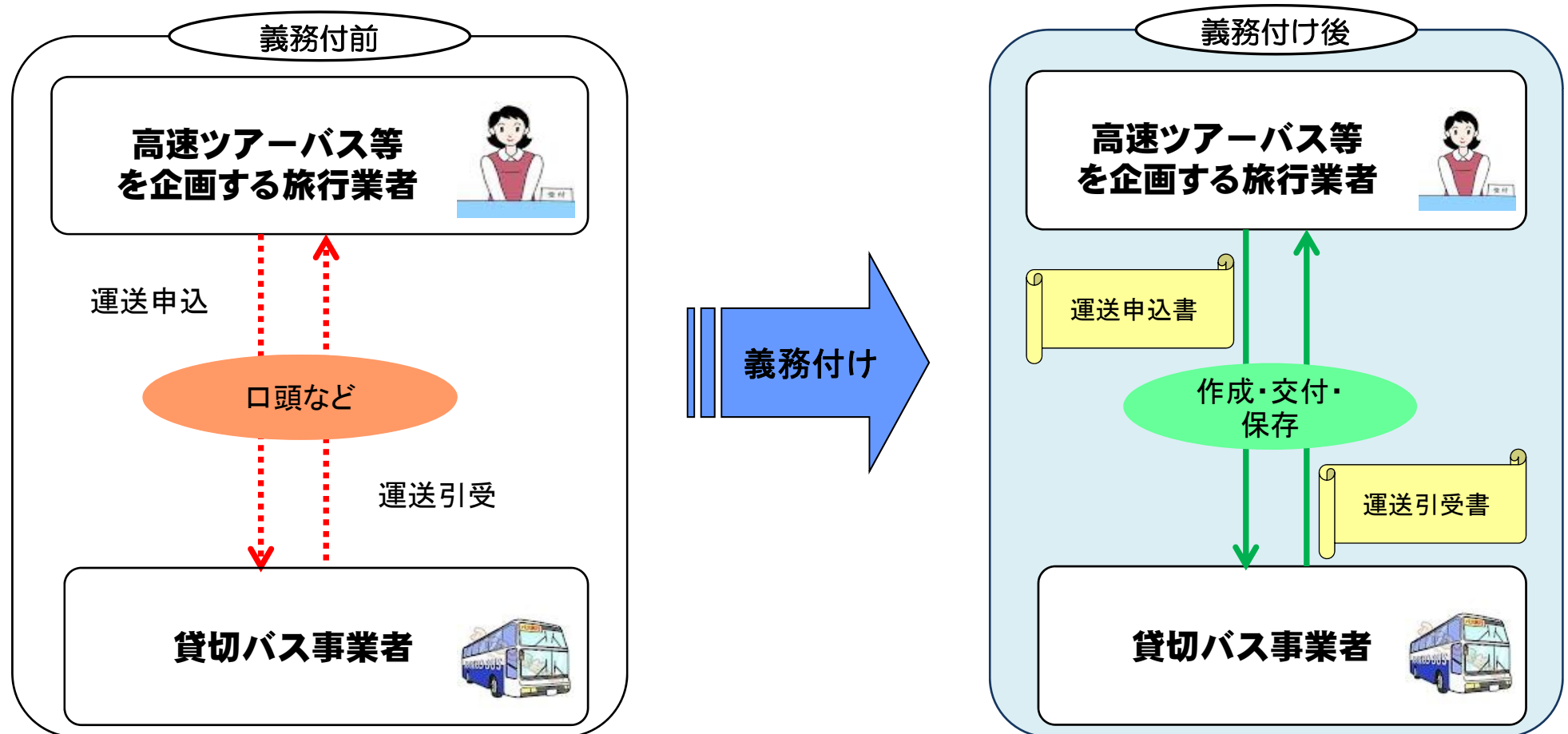
#### (4) 金銭的処分導入の可能性 引き続き検討





## 書面取引の徹底（平成24年7月1日高速ツアーバス先行実施、7月20日貸切バス義務化）

- ◆ 貸切バス事業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・貸切バス事業者の自己確認
    - ② 監査等による事後確認



# 「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要①

本年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行業者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」（座長：加藤博和 名古屋大学大学院准教授）において、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進めてきたところ、今般、運賃・料金制度の見直しの方向性について以下のとおり中間報告を行う。

## ワーキンググループ会合の開催状況

- ◆ 第1回（7月25日）…これまでの経緯及び貸切バス運賃・料金制度の現状と課題
- ◆ 第2回（9月24日）…貸切バス、旅行業関係委員からの運賃・料金に係る提案等及び運賃・料金の実態調査結果
- ◆ 第3回（11月1日）…有識者委員、労働組合関係委員からの運賃・料金に係る提案等及び実効性のある貸切バス運賃・料金制度の構築に向けた検討
- ◆ 第4回（12月11日）…中間報告（案）の検討

## 1. 貸切バスの運賃・料金の現状と課題、及び検討の視点

### ① 公示運賃・料金制度の現状と課題

- 公示運賃・料金は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方を基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の見直しを経て現在に至っているが、近年のデフレ傾向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。
- 適用方法も複雑で分かりにくい。

### ② 運賃・料金の收受等の現状と課題

- 需給調整規制の廃止により、新規参入が容易となったことから供給過剰となる一方で、団体旅行の減少や旅行の小口化等による需要減少とインターネットの普及等により価格競争が激化し、公示運賃・料金に基づく届出運賃・料金が守られず、公示運賃・料金の下限を下回った運賃での取引が多く行われている。

（参考）

貸切バス事業者へのアンケート調査の結果

- 全体の7割が届出運賃を收受できていない
  - 法令遵守意識の低下・欠如や、運賃・料金の適用方法の理解不足
  - 需要の季節変動が激しいため、閑散期には運賃を下げざるを得ない
  - 小規模事業者の多くが兼業で行っており、運転手が嘱託・兼業という事業者が多数
  - 小規模事業者ほど運賃・料金を顧客との相談や過去の実績、市場の動向などを参考に設定
- 運賃・料金の決定については、旅行業者等の運送申込者の意向が強く反映されていると指摘されている。
  - 適正な運賃・料金の收受ができないことなどから、営業収入が減少し、人件費の抑制や車両更新時期の延長、車両整備費の抑制といった影響や支障が発生したことにより、安全性や事業持続性を脅かす事態が生じている。

上記を踏まえ以下の視点から検討

① 取引実態を踏まえた制度設計

② 法令遵守や事故防止等、サービス改善等の観点からの制度設計

③ 国民目線・消費者目線の観点からの制度設計

④ 関係者間の取引実務円滑化及び貸切バス事業者による創意工夫・需要喚起を促す観点からの制度設計

⑤ 事後チェックが技術的に容易な制度設計

# 「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要②

## 2. 合理的で実効性ある貸切バス運賃・料金制度の構築に向けて

公示運賃・料金の水準が現状と乖離しており、届出運賃・料金を下回る額での取引が行われ、この結果、人件費や車両更新等の再投資費用の抑制により、安全・安心を確保することが困難な状態となっていることなどを踏まえ、具体的には次のような取り組みを進めていく必要がある。

### ① 公示運賃・料金制度の枠組みの見直し

- 貸切バスが具備すべき安全の確保、適切な事業管理体制の構築といった観点を考慮し、さらに、現在の物価水準も加味して標準的な原価水準の計算を行い、その結果を参考に公示運賃・料金を見直すことが必要。
- 運賃・料金の種類の簡素化、基準となる値の決定方法、上下限の幅及びその意義や強制力のあり方、運賃と料金の区分については今後検討。

### ② 貸切バスの付加価値に見合った運賃・料金の確保

- レベルの高い安全対策（運輸安全マネジメントの導入、貸切バス安全性評価の認定など）や乗務員の質、顧客満足度を高める付加価値により、これに見合った運賃・料金を確保。

### ③ 貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との適正な取引の確保

- 書面取引の徹底、運送申込書・引受書の記載事項に明細を記すような明瞭化及び領収書発行の徹底、運送申込者の不適切な申込みの防止。
- 「貸切バス選定・利用ガイドライン」を活用し、運賃・料金制度の理解促進。

### ④ 利用者に対する適切な情報開示

- 貸切バス事業者自ら事業の計画・内容や安全に係る取り組みを積極的に開示。
- 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を活かした上で、高い安全性の確保に取り組む良質な貸切バス事業者について認識を広める。

### ⑤ 業界団体等による運賃・料金の適正化に向けた取り組み

- 貸切バス及び旅行業の両業界団体による指導や啓発活動を積極的に実施。具体的には、原価計算の普及・浸透に取り組むことが必要。

### ⑥ 不適正な運賃・料金による取引に対する指導・監査・処分の徹底

- 国や業界団体による指導や監査・処分の徹底、運送申込者による悪質な行為に起因する場合の対策の検討。

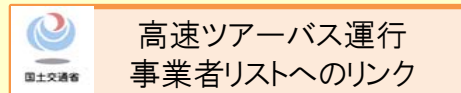
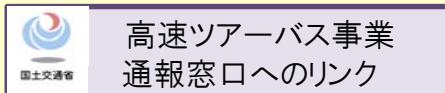
## 「高速バス表示ガイドライン」の策定（平成24年6月29日公表）

### 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（例）

- 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） 等

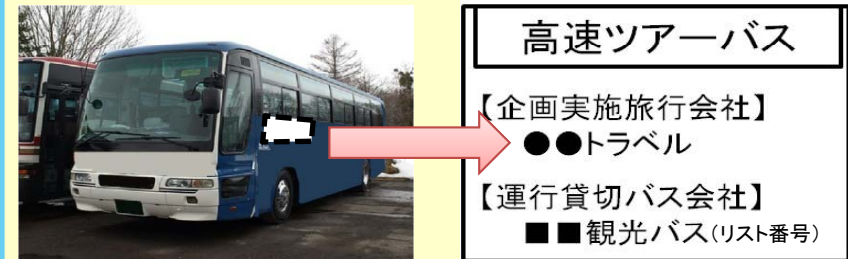


#### 紙媒体における表示

- 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。

- 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

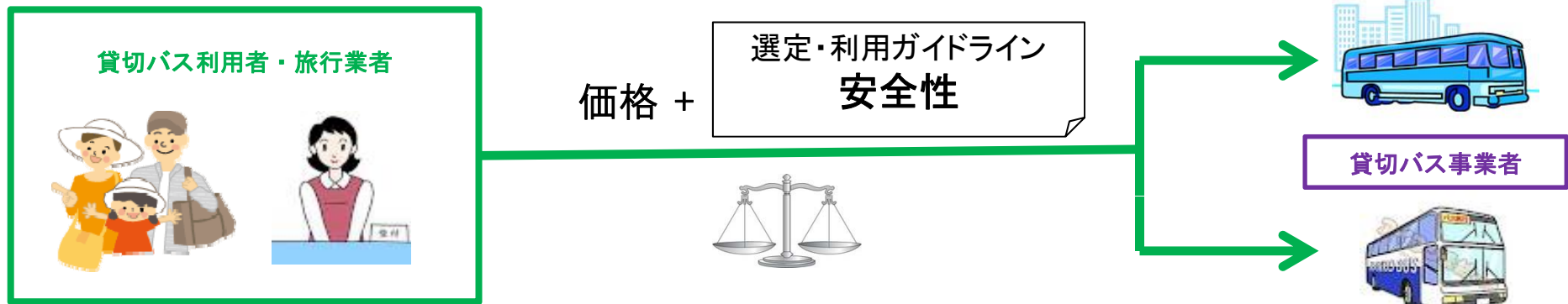
走行距離が400km以上の運行については、起点バス停留所等からの出発時に運転者（交替運転者を含む。）が氏名、途中休憩の場所（運転者が仮眠を取る場合はその旨も付言）について車内放送を行う。

## 「貸切バス選定・利用ガイドライン」の策定（平成24年6月29日公表）

### 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



## 基本的な考え方

高速ツアーバスについては、平成24年7月末に新高速乗合バス制度が創設され、平成25年7月までに高速乗合バスに移行することとされた。これを踏まえ、現在移行に向けた取組を官民において進めているところ。

## 移行に向けた取組状況

平成24年7月末： 新高速乗合バス制度の創設及び移行指導に係る通達の発出等



### ①新制度の普及促進

高速ツアーバス事業者等に対する新高速乗合バス制度（乗合バス事業の許可、バス停留所の確保、管理の受委託等）の周知徹底（説明会の実施等）

### ②高速ツアーバス事業者による移行に向けた取組

高速ツアーバス事業者による新高速乗合バスへの移行に向けた準備の実施（許可取得に向けた体制整備・バス停留所の確保等）

【高速ツアーバス事業者による移行に向けた具体的な取組状況（平成24年9月に実施した事業者からのアンケート等による）】

- \* 高速ツアーバス事業者（旅行業者約60社）の約8割弱が移行を希望
- \* 高速ツアーバスを運行する貸切バス事業者については、約220社が運行中（100社超が既に運行を取りやめ）

### 【課題】

現在、高速ツアーバス事業者において、乗合バス事業の許可取得に向け、バス停留所の確保に係る調整を実施しているが、東京・大阪等の一部の大都市圏においてはその調整が困難な状況となっている。

このため、「高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行のための高速バス停留所調整ガイドライン」を策定し、協議会におけるバス停留所の確保のための調整を実施し、新高速乗合バスへの移行を促進する必要がある。



### ③移行に向けた環境の整備

大都市圏のターミナル駅周辺等のバス停留所の確保が困難な地域におけるバス停留所の確保に向けた、ガイドラインを策定（平成24年11月末）

○ 趣旨

高速ツアーバス等(※)については、平成25年7月末までに高速乗合バスに移行することとされているが、高速乗合バスへの移行に際してはバス停留所の確保が必要となる。バス停留所は、第一義的には各事業者が自らその確保に取り組むべきものであるが、高速ツアーバスの発着地点となる大都市圏のターミナル駅周辺等の地域には多数の関係者が存在し、既存のバス停留所の一部時間帯の利用や停留所の新設に係る調整は困難を要する。

このため、当該地域において、高速バス停留所調整ガイドラインを策定し、これに基づき、協議会を設置し、高速乗合バスへの移行に必要な範囲内で、バス停留所の確保に向けた調整を行う。

(※)「高速ツアーバス等」・・・高速ツアーバス及び会員制高速バス

○ バス停留所の確保のための調整の概要

①協議会の設置

地方運輸局は、関係者(道路管理者、警察等)と協議のうえ、バス停留所確保のために調整を行う必要がある地域において協議会を設置。

(主催者): 地方運輸局(東京及びその周辺地域等については、必要に応じて本省自動車局も関与)

(構成員): 高速ツアーバス関係団体・事業者、関係する乗合バス関係団体・事業者、駅前広場・バスターミナルの管理者・地権者、道路管理者、警察、自治体等

②バス停留所の確保

対象地域内の公道上のバス停留所(必要に応じて私有地内のバス停留所)を対象として、現状において使用していない時間帯を、高速ツアーバス事業者に対して配分するためのバス停留所として確保。必要に応じて、バス停留所の新設を検討。

③バス停留所の配分

高速ツアーバス事業者からの申請に基づき、バス停留所を配分。配分方法は、使用希望枠数に応じた比例配分。

○ スケジュール

平成24年 11月30日:	ガイドラインの策定
12月以降:	各地域での協議会によるバス停留所の調整開始
平成25年 3月:	協議会における調整の終了
4~7月:	高速乗合バスへの移行に向けた許認可等の申請
7月末:	高速乗合バス制度への移行目標期限

## 過労運転防止に係る従来の取組

- H13年12月:運転時間を2日平均で1日9時間とする「基準」の策定
- H19年 2月:「あずみ野観光バス」の事故発生
- H20年 6月:1日あたりの乗務距離を670kmとする交替運転者の配置「指針」の策定
- H22年 9月:総務省勧告

4月の関越道での高速ツアーバス事故の発生を受け、過労運転防止対策全般を見直すための検討会を設置。

## 夏の緊急対策(昨年7月20日より適用)

- 第1回～第3回(5～6月):緊急対策の議論・決定
- 第4回～第5回(7～11月):緊急対策レビュー

### 夜間の高速ツアーバスの「交替運転者の配置基準」の設定

夜間・長距離運行する高速ツアーバス等において、一運行あたり、以下の運行距離又は乗務時間を超える場合、交替運転者を配置する。  
運行距離:実車距離が400kmを超える場合  
ただし、特別な安全措置を講じている場合は500km  
乗務時間:一人の運転者の乗務時間が10時間を超える場合

### 「交替運転者の配置基準」の実効性確保の措置

・緊急講習 ・自己チェック ・一斉点検 ・SA等での体調報告等

## 今冬の対策(昨年12月1日より適用)

- 第5回(11月5日)～第6回(11月20日)
  - ・夜間の貸切バスの交替運転者の配置基準の議論・決定

### 夜間の貸切バスの「交替運転者の配置基準」の設定

夜間・長距離運行する貸切バスは、一運行あたり、実車距離が400kmを超える場合、交替運転者を配置する。  
ただし、イ又はロを満たす場合は500kmを超える場合に配置する。

- イ 高速ツアーバスの特別な安全措置を講ずる場合
- ロ 運転者の休息期間及び休憩時間が以下の(i)～(iii)の条件を全て満たす場合
  - (i) 運行直前の休息期間が11時間以上
  - (ii) 連続運転時間を概ね2時間以下とし、概ね2時間ごとに20分以上の休憩を確保
  - (iii) 実車距離100kmから400kmまでの間に適切な仮眠施設(運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設(車両床下の仮眠施設、リクライニングシート等の座席を含む)をいう。)で仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保

### 「交替運転者の配置基準」の実効性確保の措置

・一斉点検 ・SA等での体調報告 等

今後の予定 その他の過労運転防止対策(高速乗合〔夜・昼〕/貸切〔昼〕の配置基準、健康状態の把握方法等)については、年度末までにご議論頂く予定。



○ 配置基準・運転時間等についての検討スケジュール

		夜間	昼間
貸切バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速ツアーバス</li> <li>・会員制高速バス</li> <li>・新高速乗合バスの貸切バス委託型管理の受委託により運行されるバス</li> </ul>	第3回(6月27日)に夏の緊急対策を決定 (7月18日施行済)	①第7回(1月予定)で検討
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他の貸切バス</li> </ul>	第6回(11月20日)に今冬の対策を決定 (12月1日施行済)	②第8回(3月末予定)で検討
乗合バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速乗合バス</li> </ul>	①第7回(1月予定)で検討	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・その他</li> </ul>	—	—

○ その他の過労運転防止対策については今年度末までに検討

## バス事業のあり方検討会 第3回議事概要

日 時： 平成24年12月17日（月） 14：00～16：00

場 所： 合同庁舎第3号館4階 特別会議室

はじめに、武藤自動車局長より挨拶があった。

次に、各検討会等における検討状況について、事務局から説明があり、その後各検討会の座長からコメントがあり、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。

- 貸切バス事業者が4,000社以上ある現状を踏まえれば、現在の監査官だけで監査の強化を図ることは困難であり、第三者機関による適正化事業を導入し、実効性のある監査体制を構築すべき。
- 過労運転の防止については、昼行のバスにも運転者2人乗務を義務付けると、優良なバス事業者では採算性が合わず、結果的に悪質事業者のみが市場に残ってしまう事態が懸念される。
- 安全運行の基準が厳しくなれば、運賃水準も引き上げる必要がある。一方で、収受した運賃が安全確保のために活用されているのか、監査によって確認していくことも重要。

次に、貸切バスの安全性向上に向けた対策について、事務局から説明があり、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。

- 車庫要件の強化は、参入規制の強化にどの程度効果があるのか。また、最低車両台数については、安定的に経営を行うためには最低限どの程度の車両台数が必要か、もっと突っ込んだ検討をすべきではないか。
- 事故発生率については、重大事故とそれ以外や、新規参入事業者と既存事業者で分けて、分析すべきではないか。
- 有蓋車庫1両分の設置費用で、運行管理者を1人育成できるならば、そのほうが安全性の向上に資するのではないか。また、最低車両台数の引き上げは、小規模事業者が経営努力によって大規模事業者に成長するケースの芽を摘むことが懸念される。

- 運輸安全マネジメントの中小事業者への拡大については、車両数の基準を引き下げるのではなく、小規模事業者にも全て適用されるようにしていくとともに、適正化事業と連携して実施していくことが重要。また、バス業界全体で安全文化を浸透させていく必要。バス業界の運転者の社会的地位を引き上げていくことも、企業の安全風土の形成に繋がるのではないかと。
- 旅行業者と貸切バス事業者の間で、安全問題について取り組む協議会を立ち上げたという動きもあり、このように旅行業界と貸切バス業界が協力して安全問題に取り組んでいくべき。
- 貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループのアンケートでは、小規模事業者ほど労働者の労働時間が短いものの、それ以上に給料が少ない結果となった。事故発生率の分析については、事故は極めて稀な事象であり、統計的に有意とならない可能性がある。悪質だが、小規模であるが故に偶然事故を起こしていないような事業者をどのように捕捉するのか、検討すべき。

(以 上)