

第5回 バス事業のあり方検討会

日 時：平成25年2月19日（火）

13:00～15:00

場 所：2号館低層棟共用会議室2A・2B

議 事 次 第

1. 開 会
2. 中間整理を踏まえて措置すべき事項について
3. 各検討会における検討状況等について
4. 引き続き検討を要する事項について
5. 最終とりまとめ骨子について
6. その他
7. 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
 - ・資料5 中間整理を踏まえて措置すべき事項
 - ・資料6 各検討会における検討状況等
 - ・資料7 引き続き検討を要する事項
 - ・資料8 (公社)日本バス協会からの提出資料
 - ・資料9 和田委員からの提出資料
 - ・資料10 最終とりまとめ骨子案
-
- ・参考1 参考資料
 - ・参考2 第4回議事概要

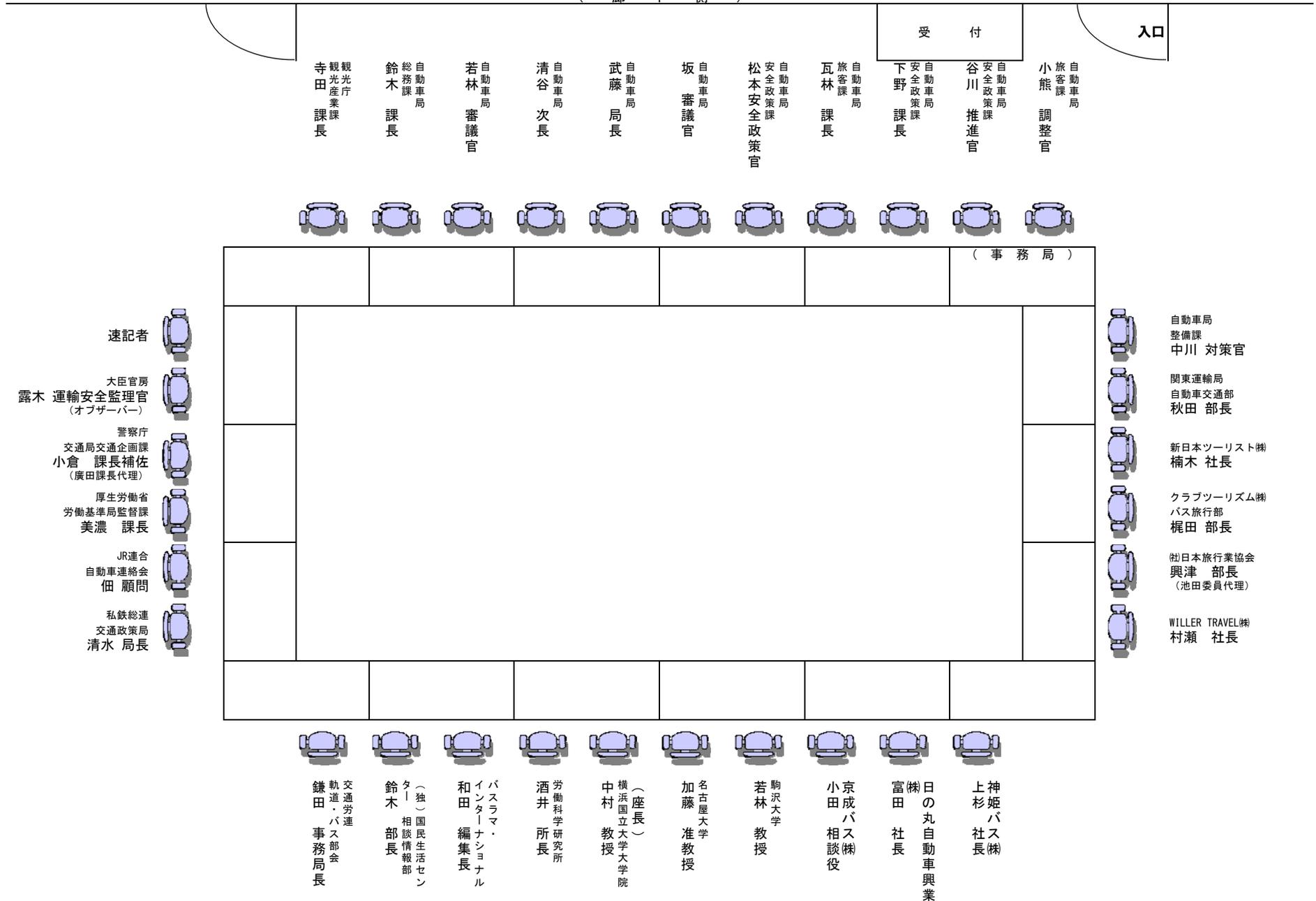
「バス事業のあり方検討会」委員名簿

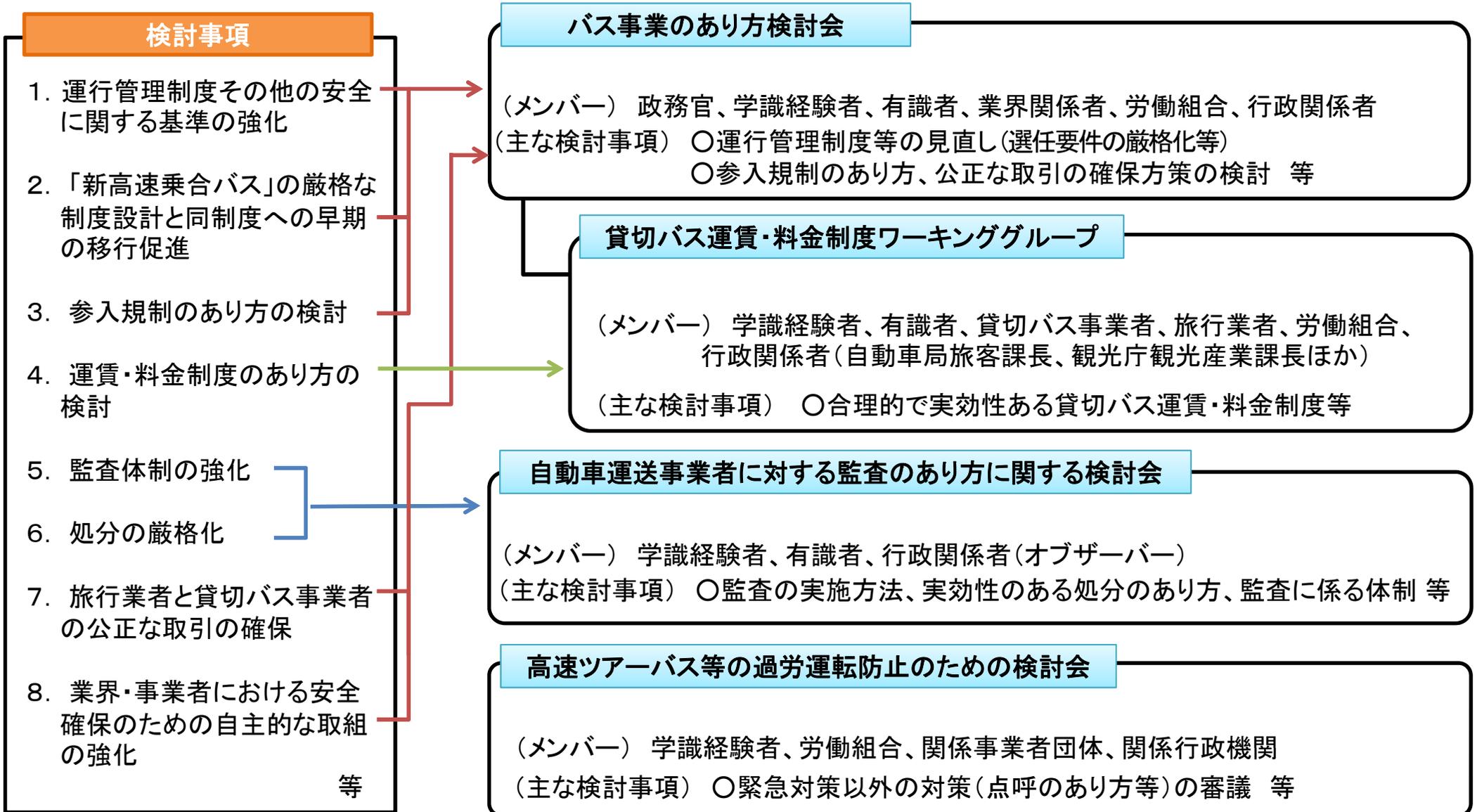
学識経験者	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授	
	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授	
	酒井 一博	労働科学研究所所長	
	寺田 一薫	東京海洋大学教授	
	若林亜理砂	駒沢大学教授	
有 識 者	秋池 玲子	ボストンコンサルティンググループ・パートナー&マネージング・ディレクター	
	和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長	
消費者代表	鈴木 基代	(独)国民生活センター相談情報部長	
業界関係者	小田 征一	京成バス(株)取締役相談役	
	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長	
	上杉 雅彦	神姫バス(株)代表取締役社長	
	村瀬 茂高	WILLER TRAVEL(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	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	
廣田 耕一		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5回）配席図
 < 合同庁舎第2号館低層棟（国土交通省） 1階 共用会議室2A・2B >

資料2

（廊下側）



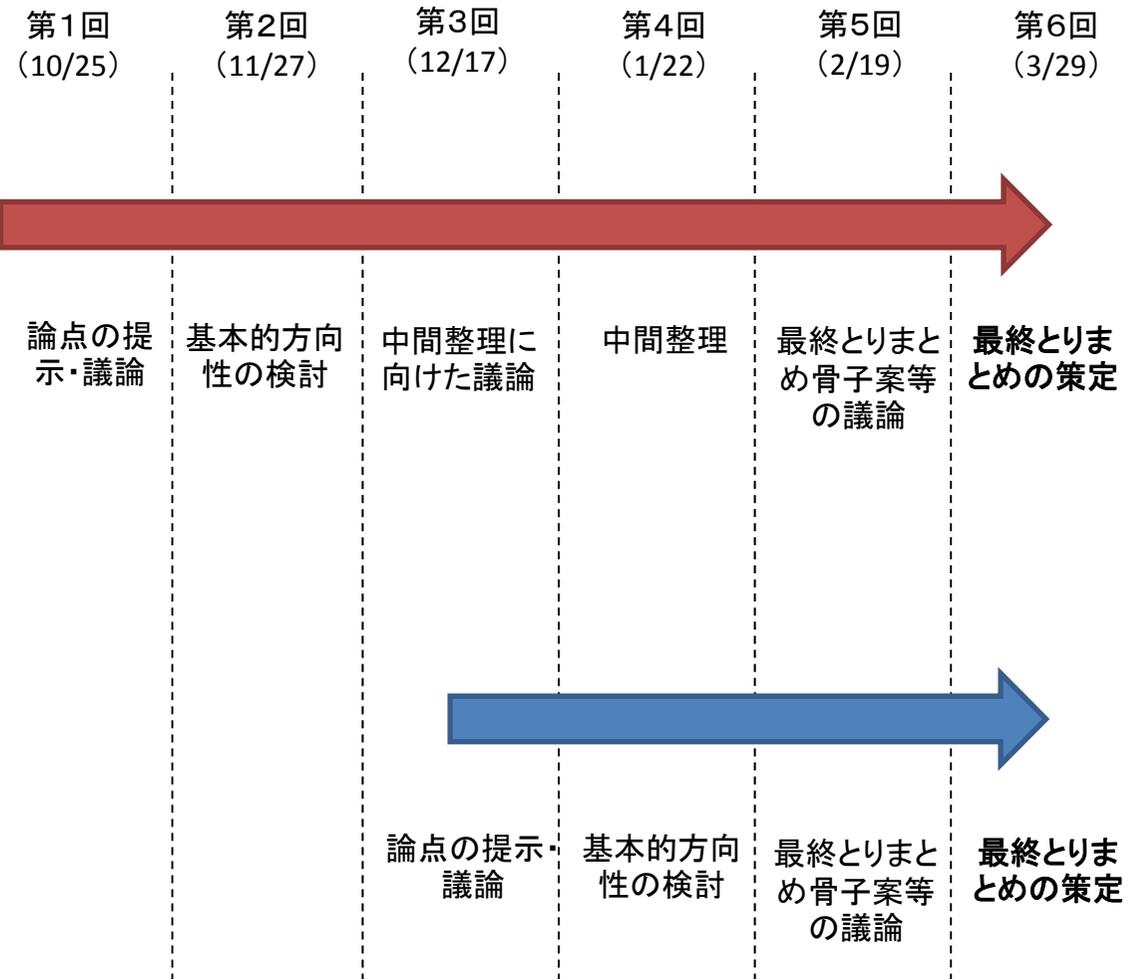


本検討会のスケジュール

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・**ドライブレコーダー**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運輸安全マネジメント評価を中小事業者に拡大。**安全管理体制の構築のための支援事業を展開。**
- 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

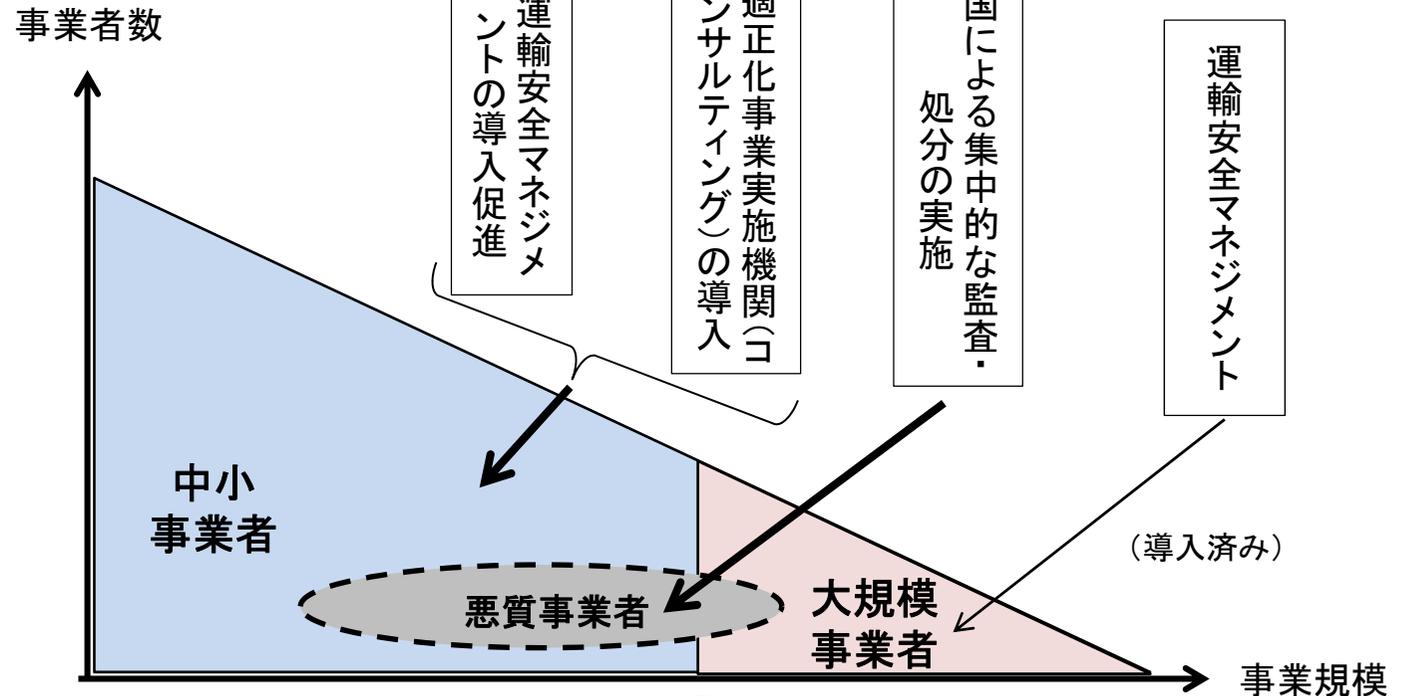
- ・車庫要件の見直し
- ・最低車両台数の見直し

【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

中小事業者の安全性向上を実現



【適正な取引環境の整備】

- ・旅行者等と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

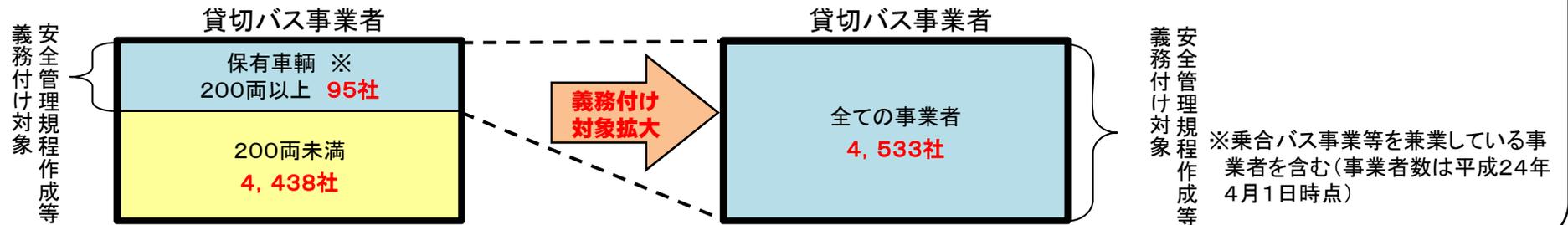
中間整理を踏まえて措置すべき事項

貸切バス事業の課題

事業者数・車両数が増加する一方、需要の増加は限定的であり、日車営収が下落し、**運転者の労働条件悪化や安全性低下といった問題が指摘されているところ**。また、発注者との関係で運行計画が決まるなど、安全管理や運行管理において難しい側面がある。これらの背景を踏まえ、**中小規模の事業者に対して、運輸安全マネジメントに基づく取組を義務付け、早急に貸切バス事業の輸送の安全性向上を図る必要**。



全ての貸切バス事業者や高速乗合バス事業者(管理の委託許可を受けた者に限る)に対して運輸安全マネジメント(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)と、運輸安全マネジメント評価を拡大。あわせて安全管理体制の構築のための支援事業を展開。



運輸安全マネジメントの対象拡大に向けた今後の方向性

安全管理規程等の届出

- ◆ 事業者に対して、**安全管理規程の作成・届出**を義務付ける。
- ◆ 事業者に対して、**安全統括管理者の選任・届出**を義務付ける。

運輸安全マネジメント評価の実施

- ◆ 事業者に対して、**運輸安全マネジメント評価を実施**(中小規模事業者に対する効果的な評価方法を検討)。

支援事業の展開

- ◆ 事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施方法等について、**講習会等の形での普及・啓発**を図る。

中小規模事業者を含む全ての貸切バス事業者等に対して、安全に対する意識・取組を向上させる

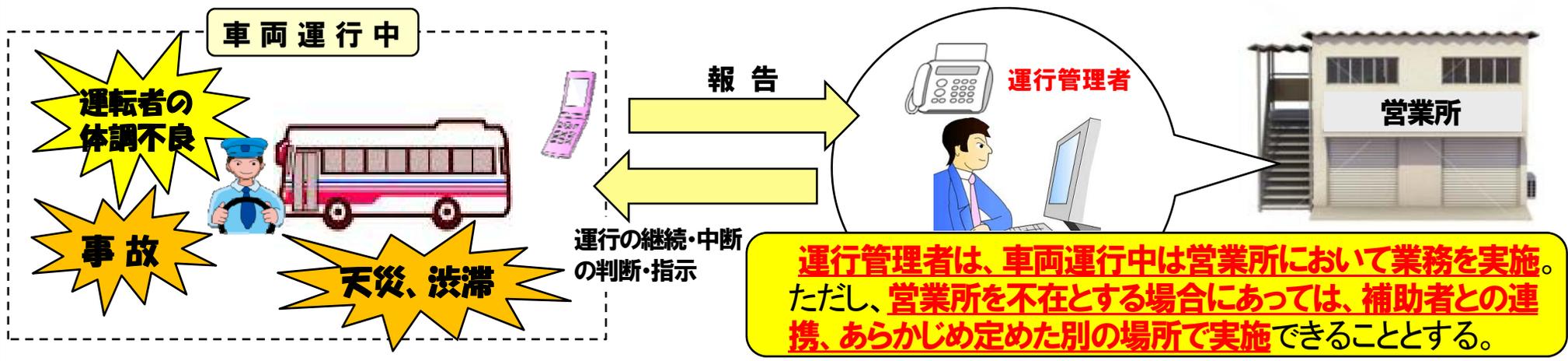
運行管理に関する問題点

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故では、運行管理者が運転者を兼ねていた実態が判明。
⇒ **車両運行中、運転者の体調悪化、事故等のトラブルが発生した場合に、運転者任せの判断となれば、運転者は運行計画に沿った運行を優先しかねないなど、重大事故に繋がりがねない状況。**

運行管理体制の見直し

安全運行に責任を有する**運行管理者が、トラブル発生時の運行継続・中断等について必要な判断・指示を行うため、**次のとおり、運行管理制度の強化を行う。

- ①事業者に対して、車両運行中の間の運行管理体制整備を義務付け
- ②運行管理者に対しては、トラブル発生時の運転者に対する必要な判断・指示を行うことを義務付け
- ③運転者に対して、トラブル発生時の運行管理者に対する報告を義務付け



見直しによる効果

運行管理者と運転者等との兼務が排除される(※)など、運行管理業務の適正化を実現

(※)複数の運行管理者を選任している営業所にあつては、別の運行管理者が業務を行っている場合に限って、兼務可能。

デジタル式運行記録計の特徴

- ・ 電子データで記録されるので、簡便に運転者毎の運行実績(例:週、月、年毎の運転時間等)が出力でき、それにより過労運転等のチェックも容易となるなど、データ管理・統計処理に優れる。
- ・ 電子データで記録され、運行時間、瞬間速度等の数値も表示されるので、詳細かつ客観的なデータに基づいて、運転状況分析や運転者指導が可能。
- ・ エコドライブにも資する反面、車載器のみならず事務所機器も必要などまとまった初期投資が必要。

今後の進め方について

デジタル式運行記録計の装着を**新規参入要件とするに当たって、既存事業者に対する措置についても併せて措置する必要**があることから、全国約100事業者に対するヒアリング調査を実施。その結果も踏まえつつ、今後、各方面の意見を伺い、一定の結論を得た上で、義務化を実施。

今後の方向性（案）

➤ 義務付け対象範囲

- ・ 長距離運行を行う場合（大型車等）について義務付け対象とする。

➤ 義務付け実施時期

- ・ 投資計画等の見直しに対応するため、数年間の準備期間を設ける。

➤ 義務化に伴う環境整備（例）

- ・ 運転時間等の管理だけでなく、安全運転教育への活用の観点から、単にデジタル式運行記録計の装着を義務付けるのではなく、運転者の安全指導その他の運行管理における活用方策について検討。
- ・ 運転者指導等への活用の観点から、既存のデジタル式運行記録計以外の装置やドライブレコーダーの活用方策について検討。
- ・ 補助事業の内容見直し（補助対象品目の拡充）

現在の法令試験の位置付け及び実施方法

貸切バス事業の許可(道路運送法第4条)

→「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」(自動車局長通達)

「申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業の遂行に必要な法令の知識を有する者であること」

→「一般旅客自動車運送事業の許可申請に係る法令試験の実施方法について」(平成13年12月26日付け事務連絡)
申請者等が最低限の法令知識を確実に身につけることを目的として、以下の通り試験を実施。

<法令試験の実施内容>

- | | |
|--|----------------|
| 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 | ③出題数 30問 |
| ②出題形式： ○×方式、語群選択方式、簡単な筆記回答方式 | ④試験時間 40分～60分 |
| | ⑤合格基準 80%以上の正答 |

バス事業のあり方検討会報告書(平成24年3月)

2. 貸切バス分野における対策

(1) 貸切バス事業者における法令遵守体制の確保

① 事業許可時の役員の法令試験の厳格化

— 貸切バス事業の事業許可時に、代表権を有する常勤役員に対し、運転者の労働時間や運輸安全マネジメント等を出題範囲に含む法令試験を厳格に実施する。

【取り組み項目】

- ・受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定
- ・再試験に不合格の場合は却下処分
- ・出題範囲として道路交通法、道路運送車両法、勤務時間等基準告示、運輸安全マネジメント及び貸切バス利用ガイドラインを明示等

具体的に講じる措置

- ① 受験者の見直し (→上記自動車局長通達の改正)
…法令試験の受験者は代表権を有する常勤役員に限定。
- ② 不合格者への措置 (→実施方法に係る旅客課長通達の制定)
…不合格時の再試験は1回とし、再試験に不合格となった場合には許可申請は却下する。
- ③ 出題範囲の拡大 (→実施方法に係る旅客課長通達の制定)
…出題範囲に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、「運輸安全マネジメント」、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を追加。

現在の現場確認の位置付け

貸切バス事業の許可(道路運送法第4条)取得後の、運輸開始に係る届出(道路運送法施行規則第66条第1項第1号)

→「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」の実施方法等について(自動車局安全政策課長、旅客課長通達)

- (1) 運輸開始届出時に以下の書類の添付を義務付けることにより、新規許可申請時における事業計画等の確保状況を確認
- (2) (1)の確認のほか、必要に応じ事業計画等の確保状況に係る現地調査を実施するものとする。

<添付書類>

- ①自動車検査証の写し
- ②任意保険書の写し
- ③その他営業所(運賃料金表及び運送約款について公示した状況を含む。)、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設の事業計画等に定める運輸施設についての写真

課題

写真の添付だけでは、営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等の全体像が確認できない可能性があり、安全に関する規制を遵守しない悪質な事業者による事業開始を排除できないおそれ。

安全管理体制のチェックを徹底することが必要

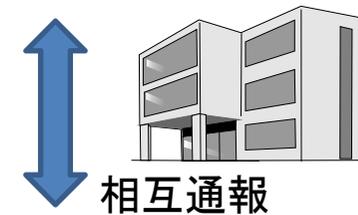
具体的に講じる措置

上記通達を改正し、運輸開始の届出に添付された写真に係る営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等について、**原則として現地調査を行う**こととする。

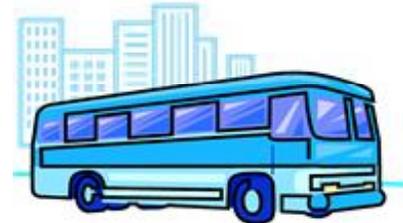
事後チェック体制の全体イメージ

- ・**監査制度**による法令遵守状況の確認
- ・**適正化実施機関**との連携
- ・**呼出指導**による**自主点検表**の提出

警察・労働基準局



利用者等



運輸局、運輸支局

監査・処分

運送事業者

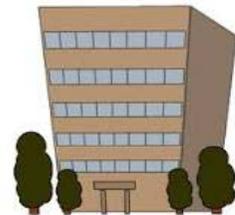


呼出指導の参加
自主点検表の提出

呼出指導欠席、
自主点検表未報告、
報告内容に疑義あり
の場合、必要に応じ
監査を実施

苦情、要望、同業者からの通報
処分情報等の公表
情報収集・提供

適正化実施機関



通報

連携

改善指導

自主点検・報告及び呼出指導(講習会)の実施

目的

1. 事業者(経営者)自身の法令遵守への意識を高める。
2. 法令遵守に対するレベルアップを図るとともに、行政と事業者のコミュニケーションを推進し、安全意識の共有を図る。
3. 法令違反の疑いがある事業者の実態を行政が把握し、法令違反が確認された事業者を処分



全体の流れのイメージ

運輸局、運輸支局

貸切事業者(代表者)

セーフティ・バス等の認定を受けた事業者は除く

講習会の開催イメージ

○講習会受付の際、支局監査官等が自主点検表の報告内容に関して個別ヒアリングを実施

○支局監査官が講師となり、「法令遵守のために必要となるポイント」や「監査・処分制度」等を説明

○講習会の最後に試問(テスト)を実施し、受講者の理解度を把握

開催案内、自主点検表(法律に基づく報告聴取として実施)の提出依頼

講習欠席、自主点検表未報告、自主点検表の報告内容の疑義等

監査

行政処分

自主点検表のイメージ

毎年、重点点検項目を選定して実施

※以下の項目は例示

自主点検表 ○○バス(株)○○営業所

【過労防止関係等】

- ・告示で定める基準(拘束時間、休息时间、連続運転時間等)の遵守
- ・運行実車距離が400kmを超える場合(夜間)の交替運転者の配置
- ・健康診断の受診状況

提出資料:乗務記録:運行指示書、タコチャート

【点呼関係】

- ・運行管理者による点呼実施状況
- ・アルコール検知器の使用状況

提出資料:点呼簿、アルコール検知器(現物提示)

【運転者の教育関係】

- ・告示で定める教育の実施状況

提出資料:年間教育計画、教育記録、適性診断結果

講習会の実施イメージ

実施主体:運輸局又は運輸支局

実施回数:50名程度を限度に数回実施(貸切バス事業者は年に1回程度)

講師:運輸局又は運輸支局監査官

受講者:代表者(安マネ講習の場合は安全統括管理者)

実施場所:運輸局又は運輸支局会議室等

※同時に安全マネジメントに関する講習の実施を検討

見直し後

監査端緒

- ・街頭での監査、自主点検表の未提出、適正化実施機関の通報等による端緒情報を充実
- ・監査総合情報システム等を活用して分析
- ・上記の分析を基に悪質事業者と思われる事業者のリストを作成（違反歴、累積違反点数、講習受講状況、各種通報等）

監査実施時

- ・監査を従来よりも多頻度に実施
- ・悪質・重大な法令違反項目を緊急・優先的に確認するなど、効果的な監査を実施

行政処分等

- ・悪質・重大な法令違反（営業所に運行管理者が不在、恒常的に全運転者に対して点呼未実施等）は事業停止、事業停止後も引き続き法令違反が改善されない場合は許可取消とするなど、処分を厳格化
- ・軽微な法令違反の対象を拡大（記録類の記載不備等）し、監査時において文書警告（行政指導）とする。

各検討会における検討状況等

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」の検討状況

1. 中間報告の概要(第4回WGにおいて整理)

- ① 公示運賃・料金制度の枠組みの見直し
- ② 貸切バスの付加価値に見合った運賃・料金の確保
- 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
- ④ 利用者に対する適切な情報開示
- 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
- 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

2. 第5回WGにおける検討

上記①及び②について議論

- (1) 規制の枠組み(公示運賃・料金制度)
 - …現行の規制の枠組み(事前届出制+事後の変更命令を前提に、変更命令の審査を要しない範囲を「公示運賃・料金として」設定)についてどうするか？
- (2) 公示する運賃・料金の種類・適用方法等の枠組み
 - …「複雑でわかりにくい」「取引の実状や事業者のコスト構造を適切に反映していない」等の指摘を踏まえて、見直しを行うべきではないか？
- (3) 基準となる値の算出方法
 - …公示する運賃・料金の算出に際しての安全確保のための費用の見込み方等についても見直すべきではないか？

3. 今後の予定(3月に第6回、第7回を予定)

- (1) 上記③～⑥に関する議論
- (2) 第5回及び第6回WGの議論を踏まえた最終報告骨子案の検討
- (3) 最終報告案の検討

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」を策定
- 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

昨年4月、関越道での高速ツアーバス事故発生を受け、過労運転防止のための有識者検討会を設置。

夏の緊急対策(H24年7月20日より適用)

「夜間の高速ツアーバス」の配置基準策定

- 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
- 乗務時間が10時間を超える場合

冬季多客期の対策(H24年12月1日より適用)

「夜間の貸切バス」の配置基準策定

- 実車距離が400kmを超える場合
- ただし、高速ツアーバスと同じ特別な安全措置を講ずる場合又は運行途中1時間以上の仮眠休憩をとる場合には500kmを超える場合に配置する。

新高速乗合バスの安全対策 (新高速乗合バスの運行開始から適用)

○今回の検討会(2月12日)において提示

「夜間及び昼間の新高速乗合バス」の配置基準策定

- 実車距離が夜間400km、昼間500km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、
夜間500km、昼間600kmを超える場合
- 貸切バス事業者へ委託せずに乗合バス事業者自らが運行する場合は、週2回まで夜間500km超の特認路線への乗務及び週3回まで昼間600km超の乗務が可能
- 一日の運転時間が9時間を超える場合
ただし、貸切バス事業者へ委託せずに乗合バス事業者自らが運行する場合は、週3回まで9時間超の乗務が可能。
- 夜間乗務が連続4夜(400kmを超える乗務にあつては連続2夜)を超える場合

(※)既存事業者の運行実態を踏まえて一部修正

今後の予定

昼間運行する「貸切バス」、健康管理のあり方その他の過労運転防止対策については、年度末までにとりまとめ

高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行の状況について①

基本的な考え方

高速ツアーバス等については、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。

移行に向けたこれまでの取組

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）

高速ツアーバス等の高速乗合バスへの移行の状況について②

以下のスケジュールで、本年7月までが期限の高速ツアーバス等の新高速乗合バスへの移行・一本化に向けて、行政・業界関係者が一体となって取組を進めていくことが必要。

今後のスケジュール

現在： バス停留所の確保に向けた調整を実施中

- 新宿・東京・TDR・横浜・仙台・名古屋・なんば・天王寺・梅田・三宮・京都・博多等の大都市圏のターミナル駅周辺等において、高速ツアーバス連絡協議会が中心となって、地方運輸局の支援の下、既存乗合バス事業者、道路管理者、警察等の関係者との調整を実施中
- 新宿地区においては、平成25年2月1日にガイドラインに基づくバス停留所調整協議会を設置し、2月下旬～3月上旬に第1回協議会を開催予定

～本年3月末メド： バス停留所の確保に向けた調整を終了
本年8月以降は高速ツアーバス等の運行を認めない方針を改めて周知(国交省)

～本年4月末メド： 新高速乗合バスへの移行に係る許認可申請(事業者)

- 標準処理期間(3ヶ月)との関係から、原則として移行目標の3ヶ月前までに、乗合バス事業の新規経営許可申請、乗合バス事業の事業計画の変更認可申請、乗合バス事業の管理の受委託の許可申請等が必要

～本年7月末： 新高速乗合バスへの移行に係る許認可(国交省)

平成25年8月～： 高速ツアーバス等の新高速乗合バスへの移行・一本化の完了
※以後、高速ツアーバス等の運行は認めない

引き続き検討を要する事項

○ これまでの検討会において出された意見

① 引き続き最低車両台数の引き上げを検討すべき

- ・5両では安全に配慮した経営はできないはずで、やはり引き上げを検討すべき。単純な台数基準の引き上げが妥当でないのなら、ツアーバス事故を起こした事業者について比較し、共通する問題点を検証した上で、その結果に基づき過当競争の貸切バス市場を正常化できる参入基準の強化を図るべき。

② 単純な車両台数ではなく他の切り口を検討すべき

- ・車両台数ではなく、車両台数に応じた人員の確保について検討すべき。(実効性が確保できないのでは、との指摘あり)
- ・役員と運行管理者、整備管理者の兼務を禁止すべき。
- ・競争の促進という観点からは、車両台数を形式的に引き上げるのは望ましくなく、安全確保という目的達成のために必要最低限の基準とすべき。
- ・悪質事業者の安易な参入を防ぐためには、事故発生時の賠償資力確保の観点から、参入時に財務状況をチェックすることが有効。
- ・小規模事業者の中にも十分な安全性を確保して事業を行っている事業者もいることを考慮すべき。

③ その他

- ・中小事業者の輸送の実態も踏まえて検討すべき。
- ・保有車両台数と事故発生率のグラフは、台キロベースで見せるべき。
- ・運転者の健康管理の観点も含めて分析を行うべき。

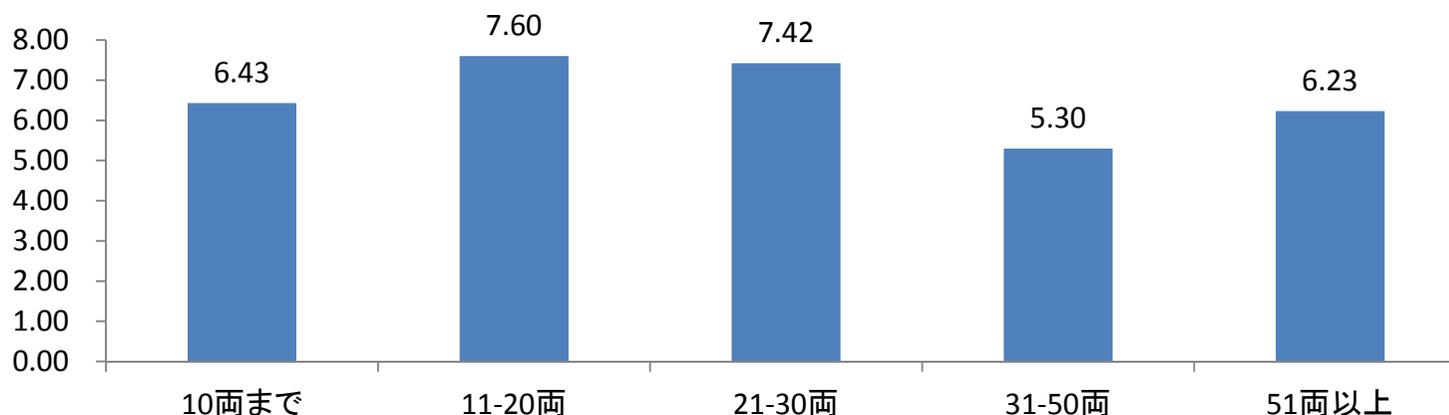
重大事故惹起事業者の比較

事業者名		A社	B社	C社
許可年月		平成12年12月	平成14年1月	平成22年9月
営業所所在地		長野県北安曇郡	千葉県印西市	千葉県成田市
資本金		300万円	300万円	300万円
車両	台数(新規許可時)	3両(小型3)	5両(大型2、中型3)	5両(大型3、小型2)
	台数(事故発生時)	11両(大型9、中型2)	19両(大型13、中型5、小型1)	11両(大型7、中型2、小型2)
	平均車齢	14年8ヶ月	17年9ヶ月	18年1ヶ月
車庫	営業所からの距離	併設	併設	併設
	有蓋/無蓋	有蓋あり	有蓋あり	無蓋
従業員数		17名	14名	12名
運転者数		17名(社長・取締役含む) (常時雇用7名、派遣社員7名、季節雇用3名)	14名(社長含む) (日雇い3名)	10名(社長含む)
運行管理者	人数・兼任の有無	1名(取締役が兼任)	1名(代表者が兼任)	1名(専任)
	一般講習の受講	受講済	未受講	未受講
	勤務態勢	運行管理者の自宅は営業所に隣接。運行管理者が乗務することもある。	運行管理者の自宅は営業所に隣接。運行管理者が乗務することもある。	運行管理者の自宅は近接。運行管理者が乗務することもある。
整備管理者の人数・兼任の有無		1名(専任)	1名(代表者が兼任)	1名(代表者が兼任)
任意保険又は共済の加入状況		加入(対人・対物とも無制限)	加入(対人・対物とも無制限)	加入(対人・対物とも無制限)
主な事業内容		一般観光旅行及び冬季スキーバス(法21条乗合運送許可)	訪日外国人の観光旅行を主とし、高速ツアーバスも実施	訪日外国人の観光旅行及び高速ツアーバス

事業者名		A社	B社	C社
事故の概要	発生日時	平成19年2月18日 5時25分頃	平成24年4月29日 4時40分頃	平成24年8月2日 4時10分頃
	発生場所	大阪中央環状線(府道)西行き	関越自動車道上り	東北道下り
	事故の概要	スキー客25名を乗せて走行中、道路左側の分離帯に衝突後、更に道路右側のモノレール橋脚に衝突し、添乗員1名が死亡、乗客25名が重軽傷を負った。	高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、当該道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡し、乗客38名が重軽傷を負った。	高速ツアーバスが乗客35名を乗せて走行中、前方のトラックに衝突し、乗客25名が軽傷を負った。
	運行経路	白馬村→大阪	金沢→TDL	TDL→仙台
	発地から事故発生地までの距離	420km	440km	322km
	運行状況	夜間ワンマン運行	夜間ワンマン運行	夜間ワンマン運行
	交替運転者配置基準	—	—	否:運行計画上、乗務時間が10時間超え(11時間30分)
事故惹起運転者の概要	年齢	21歳	43歳	61歳
	経験年数	7ヶ月	2年9ヶ月	23年
	雇用形態	常時雇用	日雇い	常時雇用
	他事業者との兼務	無	有	無
	適性診断の受診状況	初任診断(平成18年9月)	初任診断(平成22年11月)	初任診断(平成22年3月)
	健康診断の受診状況	未受診	未受診	平成24年5月受診
監査の概要	主な法令違反	(平成19年2月) ・過労運転下命 ・拘束時間超過 ・一部運転者の健康診断未実施 ・運転者に対する指導監督違反 ・乗務記録不実記載(運転者名偽装) ほか全9項目 【事業停止7日間+225日車】	(平成24年4月、5月) ・営業区域外運送 ・名義貸し ・日雇い運転者選任 ・拘束時間超過、連続運転時間超過 ・大多数運転者の健康診断未実施 ・点呼未実施 ・運行管理者講習未受講 ほか全28項目 【許可取消】	(平成24年8月) ・営業区域外運送 ・交替運転者未配置 ・拘束時間超過、連続運転時間超過 ・運行管理者講習未受講 ほか 全13項目 【事業停止30日間】
	過去の法令違反	処分歴なし	(平成20年1月監査) ・点呼実施不適切 ・運行指示書記載不備 ・乗務員台帳未作成 ほか全9項目 【75日車】	(平成21年1月監査)(前身会社) ・一部運転者の健康診断未実施 ・運転者の指導監督不適切 ・初任運転者の適性診断未実施 ほか全8項目 【60日車】 (平成22年12月監査) ・運行管理者未選任 ・一部運転者の健康診断未実施 ・初任運転者の適性診断未実施 ほか全20項目 【265日車】

貸切バス事業者の走行台キロと事故件数の関係

平成21年から平成23年中の貸切バスの走行1億台キロ当たりの事故件数(件／1億台キロ)(乗務員起因に限る)



事業者規模 (保有台数)	事故件数 (件)	貸切バスの走行距離の 総和 (台キロ)	1億台キロ当たりの事故 件数 (件／1億台キロ)	(参考)全国の貸切バス の事業者数(社)
10両まで	23	357,591,000	6.43	2,897
11-20両	29	381,603,176	7.60	789
21-30両	16	215,676,074	7.42	260
31-50両	16	301,926,551	5.30	162
51両以上	25	401,206,160	6.23	108
計	109	1,658,002,961	6.57	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)
 ※貸切バスの走行キロ・・・平成21年度輸送実績報告をまとめたもの

貸切バスの新規許可事業者の事業形態（保有車両の種類別） 国土交通省

保有車両の種類	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

貸切バスの新規許可事業者の事業形態(保有車両台数別)

保有車両台数	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
6~10両	6社 (8.7%)		1社	5社	1社		1社	1社
5両	13社 (18.8%)	3社	6社	4社			2社	1社
3~4両	46社 (66.7%)		19社	17社	4社	17社	4社	2社
1~2両	4社 (5.7%)				1社	4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

【参考】 貸切バスの事業許可に係る最低車両数

- ・営業区域毎に3両(大型車を使用する場合は、5両)
- ・ただし、離島での輸送、会葬者の輸送等の特殊な申請については、その内容に応じて弾力的に判断(1両での申請も可能)

○ 許可基準の厳格化については、既存事業者への適用の要否の観点も踏まえて検討する必要。

1. 中間整理を踏まえて実施することとしている許可基準の厳格化措置

項目	具体的内容	効果
① 安全管理体制の構築に向けた取組の強化	全ての貸切バス事業者や高速乗合バス事業者(管理の委託許可を受けた者に限る)に対して、安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任を義務付け	・中小事業者を含むすべての経営者における安全意識の向上
② 運行管理制度の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者に対して、車両運行中の間の運行管理体制整備を義務付け ・運行管理者に対して、トラブル発生時の運転者に対する必要な判断・指示を行うことを義務付け ・運転者に対して、トラブル発生時の運行管理者に対する報告を義務付け 	<ul style="list-style-type: none"> ・特に中小零細事業者において、運行管理者が運転者を兼ねるなどにより運行管理業務がおろそかになることを防止 ・適切な運行管理体制が構築されないまま運行が行われることを防止。
③ 交替運転者の配置基準	長距離運行する場合において、交替運転者の配置を義務付け	・適切な運転者の配備がされないまま長距離運行が行われることを防止
④ デジタル式運行記録計の義務化	新規参入の貸切バス事業者の参入時の許可要件として、デジタル式運行記録計の装着を義務付け 等	・詳細な運行管理が行われることにより、運転者の指導監督等を強化
⑤ 役員の法令試験の厳格化	<p>貸切バス事業者に対する法令試験について、以下の見直しを実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・受験者を、代表権を有する常勤役員に限定 ・不合格時の再試験は1回とし、再試験に不合格となった場合は許可申請を却下 ・出題範囲に、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等を追加 	・安全に責任を有する経営者の資質を確保
⑥ 現場確認の徹底	貸切バス事業に係る運輸開始の届出に際し、事業計画等に定める運輸施設の確保状況を確認するため、届出書に添付された写真に係る営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等について、原則として現地調査を実施	・事業計画の適切な実施を確保

2. 引き続き検討が必要な許可基準の厳格化措置の選択肢案

分類	選択肢	具体的内容	プラス評価	マイナス評価
車両	① 大型車を使用する事業者に対する最低車両数の一律引き上げ	最低車両数を5台から10台に引き上げる。	+ 安全管理に必要な採算が困難視される事業者の参入を排除できる	<ul style="list-style-type: none"> - 5～9台で対応しうる地域的な需要へのサービスが排除される可能性 - 車両台数と事故の関係を直接的に裏付けるデータなし - 3事故との整合性なし
	② 長距離運行を恒常的に行う場合等に限定して最低車両数の引き上げ	最低車両数を長距離運行を恒常的に行うために必要な台数(例: 20～30台)に引き上げる。	+ 地域的な需要へのサービスを排除することなく、採算性が困難視される事業者を排除できる	<ul style="list-style-type: none"> - 事業計画上で「長距離運行を行うこと」等をチェック・判断することができない - 車両台数と事故との関係を直接的に裏付けるデータなし
	③ 車両の保有等を確認する基準の引き上げ	車両の保有等を確認するための資金確保の基準を「ローン支払い資金2ヶ月分又はリース支払い資金2ヶ月分」から「ローン支払い資金△ヶ月分又はリース支払い資金△ヶ月分」に引き上げる。	+ 車両購入が完了していない事業者に対しては、最低車両数の引き上げと同等の効果が見込まれる。	<ul style="list-style-type: none"> - 安価な中古車を購入して参入しようとする事業者には基準の厳格化とならない
車齢	④ 車齢の制限	参入時に保有又はリース調達する車両について、新車限定又は5年未満等の車齢制限を再導入する。	+ 中古車両を中心に事業を行い、事業の継続性を考慮していない事業者を排除できる	<ul style="list-style-type: none"> - 車齢と事故の関係を直接的に裏付けるデータなし - 3事故で問題となった過労運転等の問題との関連性なし
車庫	⑤ 大型車での参入事業者に対する有蓋車庫の設置の義務付け	1営業所あたり1台分の有蓋車庫の設置を義務付ける。	+ 点検、整備を確実に実施可能	<ul style="list-style-type: none"> - 地方公共団体の判断次第で、市街化調整区域の規制が課せられる可能性 - 有蓋車庫と車両故障の関係を直接的に裏付けるデータ無し - 3事故で問題となった過労運転等の問題との関連性なし

分類	選択肢	具体的内容	プラス評価	マイナス評価
賠償能力	⑥ 損害賠償責任保険契約に係る賠償限度額の引き上げ	現行8,000万円／旅客の限度額を無制限に引き上げる。	+ 万一の事態に際しての被害者への賠償能力が向上する	
	⑦ 一定額の流動資産の確保の義務付け等	EUの規制を踏まえ、参入時に、所要資金の他に車両台数に応じた現金(例:1台あたり100万円)の保有を義務付ける。(又は、預託金制度を導入する。)	+ 万一の事態に際しての対応能力が向上し、安定的な経営が図られる	
体制	⑧ 運転者の人数を保有車両台数等に依じて一定以上に規制	運転者数について、保有車両台数に応じた人数とする。	+ 安全管理に必要な採算が困難視される事業者の参入を排除できる	<ul style="list-style-type: none"> - 地域的、季節的な需要へのサービスを排除 - 車両台数より運転者数が少ないことが直接過労運転の原因となっているわけではなく、人数より個々の実際の勤務状況が重要 - 3事故との整合性なし
	⑨ 長距離運行等を行う場合に限定して規制	長距離運行を恒常的に行うために必要な体制を義務付ける。	+ 地域的、季節的な需要へのサービスを排除することなく、安全管理に必要な採算が困難視される事業者の参入を排除できる	<ul style="list-style-type: none"> - 事業計画上で「長距離運行を行うこと」等をチェック・判断することができない。 - 車両台数より運転者数が少ないことが直接過労運転の原因となっているわけではなく、人数より個々の実際の勤務状況が重要 - 3事故との整合性なし
	⑩ 運行管理者の人数について、現行より引き上げ	現行、29両まで1人とされている運行管理者の人数を引き上げる。	+ 安全管理に必要な採算が困難視される事業者の参入を排除できる	<ul style="list-style-type: none"> - 地域的、季節的な需要へのサービスを排除することになる - 運行管理者数が少ないことが直接過労運転の原因となっているわけではなく、人数より個々の実際の勤務状況が重要
	⑪ 運行管理者・運転者の資格及び雇用契約等の確認	運行管理者の資格証及び運転者の選任計画等に加えて、それぞれ必要人数分の雇用契約等も確認対象とする。	<ul style="list-style-type: none"> + 運行管理等の体制が申請通りに実際に整備されているかが確認でき、安全管理体制のチェックの有効性が担保される + 3事故との整合性: 関越事故は日雇い運転 	

○ 現行の参入時の許可基準

○ 資金計画 (国土交通省自動車局長通達において規定)

- ・車両、土地、建物、機械器具、運転資金、保険料等の所要資金の見積もりが適切であること。
- ・所要資金(*)の50%以上かつ事業開始当初に要する資金(**)の100%以上の自己資金が、確保されていること。

【主な所要資金】

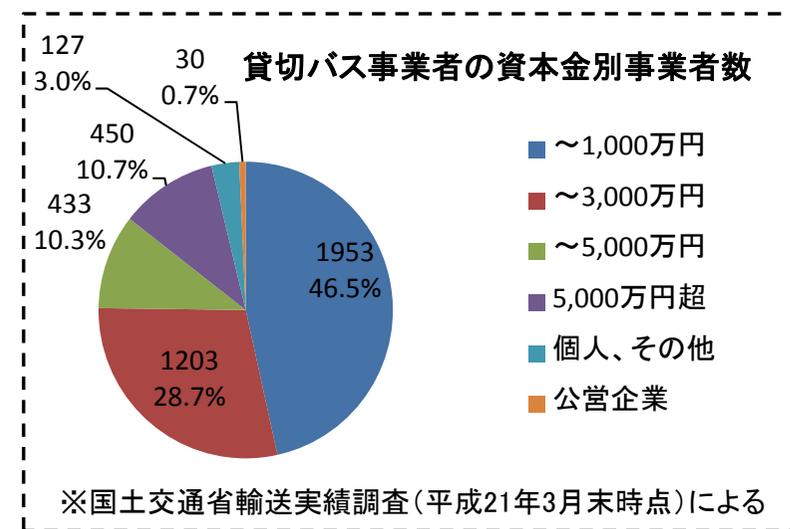
	*所要資金	**事業開始当初に要する資金
車両費	取得価格 or1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金 or2ヶ月分のリース料
土地費 建物費	取得価格 or1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金 or2ヶ月分のリース料
運転資金	2ヶ月分の人件費、燃料費等	2ヶ月分の人件費、燃料費等
保険料等	1年分の保険料、租税公課	1年分の保険料、租税公課

○ 損害賠償能力 (国土交通省告示において規定)

- ・対人8,000万円以上、対物200万円以上の任意保険又は共済に全ての計画車両が加入する計画があること。

○ 現状

- 貸切バス事業者のうち約半数が、資本金1,000万円未満の中小事業者。
- 営業用バスのうち、対人賠償の任意自動車保険への加入率は、93.5%。
このうち、保険金額が無制限のものは、77.2%
- EUにおいては、貸切バス事業への参入時の要件として、車両1両につき9,000ユーロ(2両目以降は5,000ユーロ)の資金の保有が義務付けられている。



平成 25 年 2 月 19 日
(第 5 回バス事業のあり方検討会・資料)

貸切バス事業に関する意見について

公益社団法人 日本バス協会
高速バス委員長 小田征一
地方交通委員長 上杉雅彦
貸切委員長 富田浩安

- ・貸切バス事業は、平成 12 年 2 月の規制緩和実施以降、供給過剰状態が続いている。平成 4 年の最盛期と 21 年を比較すると、数多くの小規模事業者の参入により、事業者数で 3 倍の 4,392 社、車両数で 44% 増加の 46,676 両、反面、収入は 40% 減少して事業経営は大変厳しい状況にある。

【資料】全国の貸切バス輸送状況の推移 参照

- ・特に貸切バス事業の生命線である実働率が低下（20%）するとともに実働日車当たりの営業収入も半分以下になった。
- ・各バス事業者は、主要コストの人件費及び車両購入に係る費用等、経費の削減に努め、平成 4 年度と比べ高騰した軽油に伴う経費は 44% 増加したものの、人件費の 40% 減をはじめコスト全体で 30% 減少し、事業存続に努めてきた。
- ・しかし、既に限界の状況で労働条件の悪化とともに安全への投資が二の次となり、安全への確保が危惧される。また、車両代替の延長など利用者サービスの低下を招いている。
- ・こうした現況を踏まえ、安全でより良いサービスを確保提供するべく、新規参入にあたり下記事項について速やかに実施されたい。
併せて、安全基準、監査・適正化コンサルティング、処分強化等諸対策を特に正常化までの期間において強化を図る緊急的な総合対策として実施すべきである。

記

○ 新規参入について

- (1) 安全体制の確立及び利用者サービスの向上が図られるよう、供給過剰状態の解消と現状の貸切バス事業の市場が正常化されるまでの間、新規参入事業者が大型車を保有する場合には、現行の 5 両から 10 両へ最低保有車両数の引き上げ。(別添参照)

(2) 新規参入時に規制緩和以前にあった、資金・運営能力の観点からの「車令5年未満の保有車両」規定を復活。

※なお、上記(1)(2)とも、貸切バス事業者の信頼が回復し貸切バス事業の市場が正常化されるまで、既存事業者に適用はしない。

(3) 供給過剰状況の現状を踏まえ、実働率が著しく低下した場合に緊急的に参入を原則停止。

【資料】 全国の貸切バス輸送状況の推移

年 度	4	12	21	21/4年度比
事業者数(者)	1,325	2,864	4,392	331.5%
車両数(両)	32,334	36,815	46,676	144.4%
実働率(%)	63.5	58.0	50.2	79.1%

年 度	4	12	21	21/4年度比
総走行キロ(百万キロ)	1,543	1,629	1,677	108.7%
輸送人員(百万人)	249	255	299	120.1%
営業収入(億円)	7,445	5,099	4,474	60.1%

実働一日一車当たり営業収入

年 度	4	12	21	21/4年度比
営業収入(円)	109,165	72,523	64,246	58.9%

経常収支率の推移

年度	事 業 者			経常収入 億円	経常費用 億円	経常損益 億円	経常収支率
	黒字 社	赤字 社	計 社				
23	180 (44%)	226 (56%)	406 (100%)	1,455	1,470	△15	99.0%
22	195 (48%)	213 (52%)	408 (100%)	1,519	1,528	△9	99.4%
21	227 (54%)	196 (46%)	423 (100%)	1,509	1,498	11	100.7%

全国の実車走行キロ当り経費

(単位：円・銭)

年 度	4	12	23	23/4年度比
人件費	273.84	223.82	161.19	58.9%
燃料油脂費	25.48	28.31	41.46	162.7%
諸経費	204.32	156.45	153.46	75.1%
計	503.64	408.59	356.11	70.7%

以 上

貸切バス事業の事業運営のあり方について（試算）

貸切バス事業は平成12年の規制緩和以降、10両未満の小規模事業者が多数参入したため事業者の大幅な増加とともに、車両数が増え供給過剰状態が続き、バス事業の生命線である稼働率が低下し、厳しい経営状況になっているが、バス事業は旅客を安全に輸送（出発地から目的地まで）することが最も重要であり、最大の使命である。

貸切バス事業を運営する上で、車両規模によってどのような運営体制で事業が遂行できるかのシミュレーションについて、貸切バス事業を専業とし、かつ安全体制を含め実質的に優良な事業者の実績に基づいて試算してみた。

【 試算 の 推 計 値 】

1. 推計にあたり基礎数値は12事業者の実績に基づき算出。
（総走行キロ・実働日車キロ・実働率・各経費）
2. 12事業者の実働日車収入と実働率を勘案の上、収入を算出。
※ 日本バス協会のデーターによると小規模の事業者ほど実働日車収入及び稼働率は下がる。
3. 経費のうち
 - ①人件費
・社長・運行管理者・整備管理者・運転者の給与の金額を固定し算出。
 - ②燃料油脂費
・総走行キロ・軽油単価・キロ燃費使用量を固定し算出。
 - ③車両償却費
・中古車両で7～8年使用車両を購入し、定額7年償却を固定し算出。
 - ④営業外費用
・車両を5年ローンで購入、年金利1.2%と固定し算出。
4. その他の経費については、12事業者の延実働車数にそれぞれ実働日車当たり費用を乗じて算出。

- ※ 資料1. 運行管理者 24時間常駐の場合
- ※ 資料2. 運行管理者 夜間帰宅の場合
- ※ 資料3. ミニマム営業の場合

(資料1)

(1)大型5両 運行管理者24時間常駐 の場合
貸切バスの車両数別年間経常収支(運行管理者24時間常駐の場合)

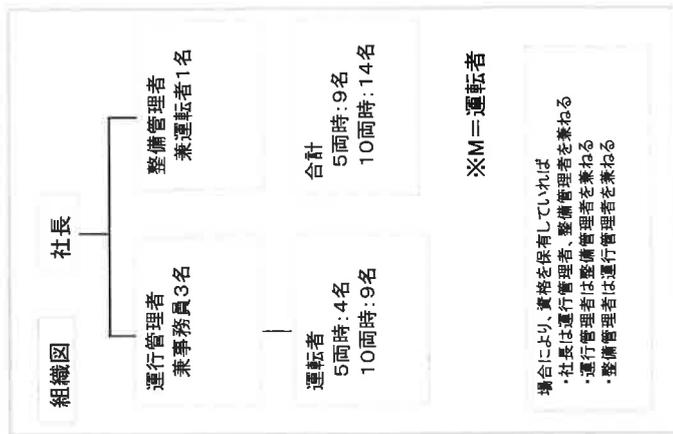
(単位:千円)

	保有車両数		備考
	5両	10両	
収入			
運送収入	87,400	174,800	延実働車数 × 実働日車収入76千円
人件費	44,850	64,975	右記参照
燃料油脂費	9,090	18,179	総走行キロ ÷ 燃費3.5km/L × 燃料単価104円/L ÷ 1,000円
修繕費	4,659	9,317	延実働車数 × 実働車当たり修繕費4,051円/両 ÷ 1,000円
減価償却費	10,000	20,000	7~8年落ち大型中古14,000千円/両、7年定額(@2,000千円/両)
保険料	1,175	2,351	延実働車数 × 実働車当たり保険料1,022円/両 ÷ 1,000円
施設使用料	2,443	4,885	延実働車数 × 実働車当たり施設使用料2,124円/両 ÷ 1,000円
施設賦課税	999	1,999	延実働車数 × 実働車当たり施設賦課税869円/両 ÷ 1,000円
事故賠償費	156	313	延実働車数 × 実働車当たり事故賠償費136円/両 ÷ 1,000円
道路利用料	2,073	4,147	延実働車数 × 実働車当たり道路利用料1,803円/両 ÷ 1,000円
その他	14,229	28,458	延実働車数 × 実働車当たりその他12,373円/両 ÷ 1,000円
一般管理費	7,638	15,277	延実働車数 × 実働車当たり一般管理費6,642円/両 ÷ 1,000円
計	97,312	169,901	
営業収支	▲ 9,912	4,899	
営業収支率	89.8	102.9	
営業外費用	120	240	車両を5年ローン(年利1.2%)で購入。
経常収支	▲ 10,032	4,659	
経常収支率	89.7	102.7	

基礎数値

延在籍車(I)	1,825	3,650	保有車両数 × 365日
延実働車(II)	1,150	2,300	延在籍車(I) × 実働率63%
総走行キロ	305,900	611,800	延実働車数(II) × 実働車当たり走行キロ266km

	社長	運・管	整・管	M(※)
年収	6,000	5,000	4,000	3,500
付帯込	6,900	5,750	4,600	4,025



(資料2)

(2)大型5両 運行管理者日勤 の場合
貸切バスの車両数別年間経常収支(運行管理者夜間帰宅の場合)

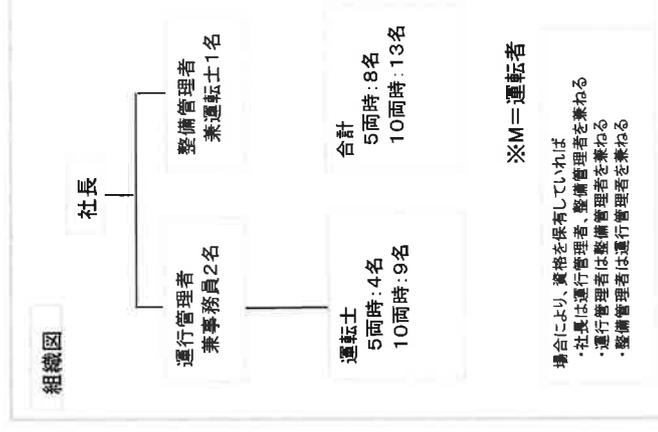
(単位:千円)

	保有車両数		備 考
	5両	10両	
収入			
運送収入	87,400	174,800	延実働車数 × 実働日車収入76千円
人件費	39,100	59,225	右記参照
燃料油指費	9,090	18,179	総走行キロ ÷ 燃費3.5km/L × 燃料料単価104円/L ÷ 1,000円
修繕費	4,659	9,317	延実働車数 × 実働車当たり修繕費4,051円/両 ÷ 1,000円
減価償却費	10,000	20,000	7~8年落ち大型中古14,000千円/両、7年定額(@2,000千円/両)
保険料	1,175	2,351	延実働車数 × 実働車当たり保険料1,022円/両 ÷ 1,000円
施設使用料	2,443	4,885	延実働車数 × 実働車当たり施設使用料2,124円/両 ÷ 1,000円
施設賦課税	999	1,999	延実働車数 × 実働車当たり施設賦課税869円/両 ÷ 1,000円
事故賠償費	156	313	延実働車数 × 実働車当たり事故賠償費136円/両 ÷ 1,000円
道路利用料	2,073	4,147	延実働車数 × 実働車当たり道路利用料1,803円/両 ÷ 1,000円
その他	14,229	28,458	延実働車数 × 実働車当たりその他12,373円/両 ÷ 1,000円
一般管理費	7,638	15,277	延実働車数 × 実働車当たり一般管理費6,642円/両 ÷ 1,000円
計	91,562	164,151	
営業収支	▲ 4,162	10,649	
営業収支率	95.5	106.5	
営業外費用	120	240	車両を5年ローン(年利1.2%)で購入。
経常収支	▲ 4,282	10,409	
経常収支率	95.3	106.3	

基礎数値

延在籍車(I)	1,825	3,650	保有車両数 × 365日
延実働車(II)	1,150	2,300	延在籍車(I) × 実働率63%
総走行キロ	305,900	611,800	延実働車数(II) × 実働車当たり走行キロ266km

	社長	運・管	整・管	M(※)
年収	6,000	5,000	4,000	3,500
付帯込	6,900	5,750	4,600	4,025



(資料3)

(3)大型5両 現状想定 の場合
貸切バスの車両数別年間経常収支(大型5両 ミニムム営業の場合)

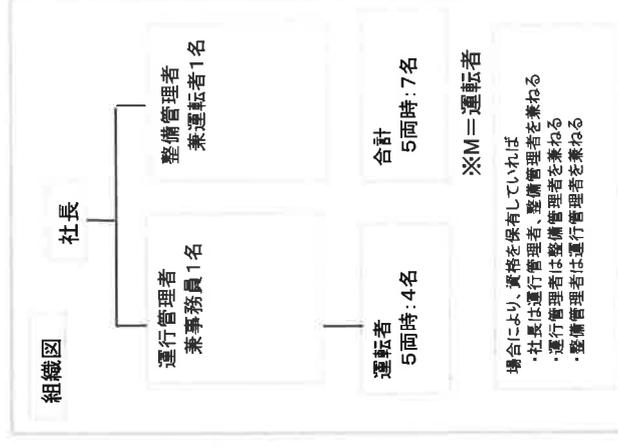
(単位:千円)

	保有車両数		備考
	5両	10両	
収入			
運送収入	87,400		延実働車数 × 実働日車収入76千円
人件費	33,350		右記参照
燃料油脂費	9,090		総走行キロ ÷ 燃費3.5km/L × 燃料単価104円/L ÷ 1,000円
修繕費	4,659		延実働車数 × 実働車当たり修繕費4,051円/両 ÷ 1,000円
減価償却費	10,000		7~8年落ち大型中古14,000千円/両、7年定額(@2,000千円/両)
保険料	1,175		延実働車数 × 実働車当たり保険料1,022円/両 ÷ 1,000円
施設使用料	2,443		延実働車数 × 実働車当たり施設使用料2,124円/両 ÷ 1,000円
施設賦課税	999		延実働車数 × 実働車当たり施設賦課税869円/両 ÷ 1,000円
事故賠償費	156		延実働車数 × 実働車当たり事故賠償費136円/両 ÷ 1,000円
道路利用料	2,073		延実働車数 × 実働車当たり道路利用料1,803円/両 ÷ 1,000円
その他	14,229		延実働車数 × 実働車当たりその他12,373円/両 ÷ 1,000円
一般管理費	7,638		延実働車数 × 実働車当たり一般管理費6,642円/両 ÷ 1,000円
計	85,812		
営業収支	1,588		
営業収支率	101.9		
営業外費用	120		車両を5年ローン(年利1.2%)で購入。
経常収支	1,468		
経常収支率	101.7		

基礎数値

延在籍車(I)	1,825	3,650	保有車両数 × 365日
延実働車(II)	1,150	2,300	延在籍車(I) × 実働率63%
総走行キロ	305,900	611,800	延実働車数(II) × 実働車当たり走行キロ266km

	社長	運・管	整・管	M(※)
年収	6,000	5,000	4,000	3,500
付帯込	6,900	5,750	4,600	4,025



バス事業のあり方検討会
座長 中村 文彦 殿
国土交通省側事務局殿

意見書 バス事業の特性に即した制度設計を

和田由貴夫

委員各位の真摯な意見交換が奏功して、本会期における具体的な課題に対する問題点が抽出されてきた。この段階で、本委員会のタイトルである「バス事業のあり方」を検討する上で、利用者の立場からの意見を呈したい。

■制度設計とバスの事故―バス事業の特性を問う

適正な事業規模に関しては多くの意見が出された。バス事業を健全に維持する上での最低限の要員数は自ずから明らかになるとしても、小規模ゆえに安全性が低いという仮説の証明は容易ではないだろう。有意性あるデータ発掘にエネルギーが傾注されようともしているが、むしろ有意性が見出しにくい部分にこそバス事業の特性があることを指摘したい。

占有空間なり専有システムがプロの運転行為を守っている鉄道に比較して、バスは他の多くの車両と走行空間を共有し、営業活動が行われている。当然、人為的なミスが入り込みやすい。道路というインフラで事業が開始できる身軽さがある一方、その日に初めて公道を走るドライバーとも走行環境を共有するようなリスクがバス事業にはある。加えて貸切バスには乗合バスのような公道上のプライオリティも少ない。

走行空間を占有し、様々な運行管理システムが構築される鉄道では、長年にわたり人間工学や生理学を駆使して運転者の人為的なミスが立ち入る余地を極力減らす研究が進められてきた。バスの場合は、人に多くを依存する運転行為であるにもかかわらず、運転者の生理面に起因する事故への対策や検証の仕組みづくりは進んでいない。極論すれば、いかに経営者に法的な義務を課し、優秀な運行管理者が誠実に職務を果たしても事故は起き得る。輻輳する交通の中で人が人を運ぶ事業の特性を把握した制度設計には、不備の改善はもちろんだが、及ばない部分への配慮が欠かせない。

■バスはなぜ安全なのか

それでもこれまでの歴史の中で、バスが第一当事者になる重大事故は相対的に多くは無かった。その意味で、大阪のスキーバス事故や関越自動車道の事故など業界を震撼させる事故に注目して原因を徹底的に分析するのは正しい。同時に、それらの事故が少なくともこれまでは特異であったという業態にも目を向けるべきであろう。

そもそも日本のバスは輻輳する自動車交通の中にありながら、安全性が高かった。それはなぜか。現実的に考えれば運転者が常に安全確保に最大の努力を持続し、それを支える仕組み―制度というよりは事業者が培ってきたノウハウが機能してきたからである。バスの運転者には、どんな状況にあっても危険を予知し事故を未然に避ける「防衛運転」の実践が求められている。これは一般の運転者にも適用する普遍的な考え方だが、職業運転者としての意識から強調される。こうしたことから、バスの運転者には一般の自動車運転とは次元が異なる高い安全意識が浸透しており、体調を含めて厳しい自己管理が求められている。特に貸切バスの場合は、日々異なる条件で稼働するのが一般的であり、道路を知っていること、様々な気象条件への対応や接客など、豊富な経験が求められる。このことから職業運転者の中でも最高峰に位置づけられているのは欧米も同様である。日本でもこれまでは乗合バスなどで十分な経験を積んで貸切バスに乗務するのが一般的であった。しかしながら規制緩和以降の運賃競争の激化は、経験の浅い運転者が、ガイドレスで貸切バスに乗務するという、これまでにない実態を生み出している。加えて旅行業界の価格競争も激しさを増し、限られた時間で盛りだくさんの旅程が設定されるなど、不慣れな運転者の負担が増大している。安全運転という、本来的には競争とはなじみにくい使命を掲げる業種に、過度の競争が起きているところに危険の萌芽があり、議論を深める必要がある。

■バス事業者の安全のノウハウに着目

豊富な経験を持つ運転者、運転者の仕事をサポートするバスガイドの存在、運行に関わる的確な情報提供が出来る運行管理者や車両整備担当者、職場長、そして経営者が安全の重要さを共有し、それぞれの立場で運転者の安全を支える事業者は、事故を寄せ付けない。安全を守る大前提は優れた運転者と、それを財産と考える職場環境なのであり、この点において車両の保有台数は関係ない。

安全に大きく貢献しているものが過去の事故事例や経験に基づくノウハウである。自社の事故であればなおのこと、他社の事故でもそこから学び教訓として消化することも事故を遠ざける有効な手段だ。鉄道や航空機や船とは根本的に異なる走行環境で事業展開をしているにもかかわらず、これまでバスの事故が多くはなかったのは、バス事業がおかれる環境を熟知して、日々研鑽に努めてきた事業者が、現場と一体感を持って安全を守ってきたからである。一人の運転者が多くの人命を運ぶことで成立するバス事業は、ファミリードライブとは次元が違うのだが、昨今の免許保有率を考えると、一般車両の運転とバスの運転が同次元で考えられてはいないだろうか。

そこでバス運転者の資質に関心が寄せられるだろう。一般的にバスの運転者は、限られた道路面積の中で大きな車体を操縦するために、独特の運動神経や繊細な運転感覚が要件であり、その種の感覚には個人差がある。つまりバス運転者には向き・不向きがある。最近のバス業界が運転者に求めるのは、ともすれば笑顔や丁寧な接客だったりするのだが、乗客が期待する接客態度と安全の関連は吟味する必要がある。その意味で、利用者はバスの運転者が本来果たすべき役割を正確に認識する必要がある。

■崇高なバス事業だからこそ、参入のハードルは高く維持すべき

以上述べてきたように、少ないインフラで開始できるバス事業は、自動車の運転という近年では特殊な技能とは考えられなくなっている行為に支えられているがゆえに、誰にでも容易に参入できる事業と考えられてはいないだろうか。しかもバス運転者に向いている者はこともなげに安全運転をするから、余計にバスの運転は平易なものを受け止められそうだ。しかしバス事業はあくまでも人が多くの人命を安全に運ぶことで利用者の信頼を持続しなければならない、ごまかしのきかない産業であることを再評価すべきである。現場から経営者まで、常に安全を最優先にした意識と覚悟があって初めて参入が許される事業である。バス業界にも市場活動における競争が求められるが、安全は譲れない一線であり、消費者に対してはその観点に基づいた啓蒙活動が必要である。また万一の事故の際に、十分な補償がなされることは当然であり、十分な資力や保障システムを備えなければならない。今後の新規の事業参入にはこの部分に重きをおいた確実な審査が必要である。

バス業界も行政も、バス事業の厳しい経営環境に関する情報発信は行ってきた。一方で、多くの人命を安全に運ぶために、いかに優れた運転者を確保し、これを支えるシステムを整えてきたかという、経営における厳しい姿勢を社会に訴求する努力がさらに必要である。自社で培ってきたノウハウが消費者に伝われば差別化が訴求でき、現場の運転者のモチベーションは向上し、安全は一層強固になり、貸切バス産業のボトムアップにも貢献する。それが貸切バスが陥っている負のスパイラルから脱却する契機になる。

貸切事業の規制緩和は、個々の事業者が培ってきたノウハウを考慮せずに参入のハードルを低くした結果、安易に参入できると考えた事業者が競争原理でビジネスを展開し利用者からの信頼性を失墜させる結果を招いた。バス事業の特性を捉えるならば、こうした事態は予測できたはずである。今後の事業参入には安全に対する覚悟とノウハウ、担保の見極めが必要である。

小規模で新規参入事業者であっても、経営者が豊富な経験を生かして、現場の人々の意識に反映しているのであれば、安全を維持する資質は高いといえる。また既存貸切事業者でも、事業開始までに何度も免許申請を繰り返し認可が得られなかった事業者は、監査の効率化という点で配慮すべきかもしれない。この種の事業者は志が高くとも、規制緩和以前は既存の事業者によって参入を阻止されてきたことが十分考えられるからである。現在はこのような行き過ぎた参入規制は終わっているはずだから、今後の参入のハードルは十分高くなるのが利用者にとって望ましい。

最終とりまとめ骨子案のイメージ（たたき台）

はじめに

I. 高速ツアーバス等から新高速乗合バスへの円滑な移行の確保

1. 円滑な移行を確保するための取り組み

（1）事業者による取り組みの促進及び環境整備

- ① 停留所調整と許可手続きの処理方針
- ② バス事業者・旅行業者に対する周知徹底
- ③ 完全な移行を担保するための方策

（2）利用者に対する広報

2. 新たな過労運転防止策の実施

II. 貸切バスをより安全で利用しやすくするための施策の推進

1. 安全性向上に向けた施策の推進

（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
- ② 運行管理制度の強化
- ③ 交替運転者の配置基準の策定
- ③ デジタル式運行記録計等設置の義務化
- ④ 役員に対する法令試験の厳格化
- ⑤ 許可基準の厳格化
- ⑥ 施設等現地確認の徹底

（2）参入後の安全性向上の取組

- ① 運輸安全マネジメント評価の拡大
- ② 適正化事業の導入、自主点検の実施
- ③ 国による集中的な監査・処分の実施

2. より利用しやすくするための施策の推進

（1）運賃・料金制度の改革

（2）旅行業者等の発注者との間における適正な取引の確保

III. 検討を継続することが必要な事項と検討の進め方

1. 検討を継続することが必要な事項

2. 検討の体制・スケジュール

おわりに

参考資料（前回までの資料）

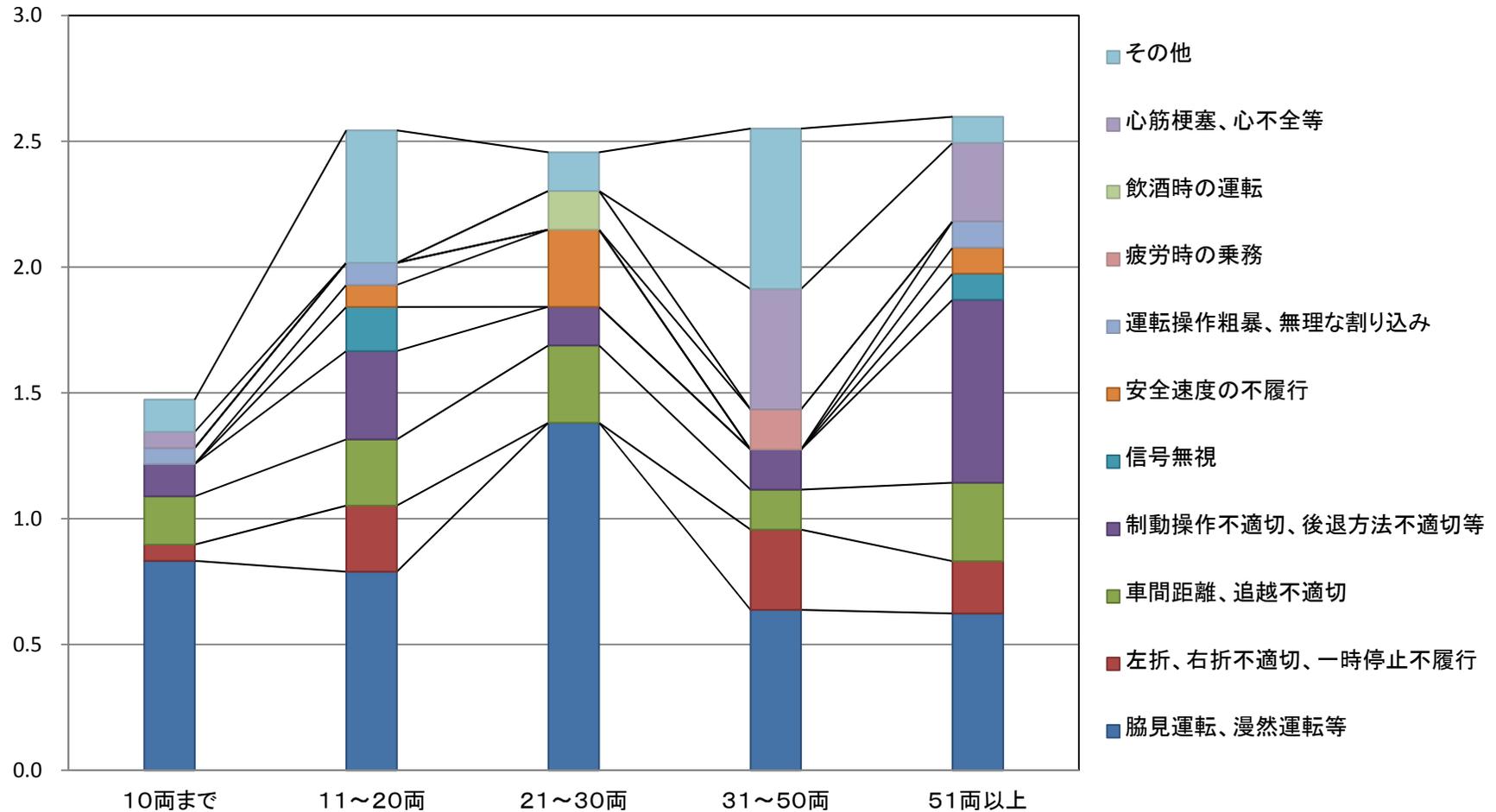
○貸切バスの参入時の許可基準の厳格化

貸切バス事業者の車両台数と事故の関係	2
貸切バス事業者の車両台数と監査における指摘件数の関係	3
高速ツアーバスの緊急重点監査における法令違反状況	4
貸切バスの新規許可事業者の有蓋車庫の設置状況	5
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	6
貸切バス事業における参入と退出の状況	7

○適正化事業実施機関の導入

適正化事業実施機関の導入	8
--------------	---

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)



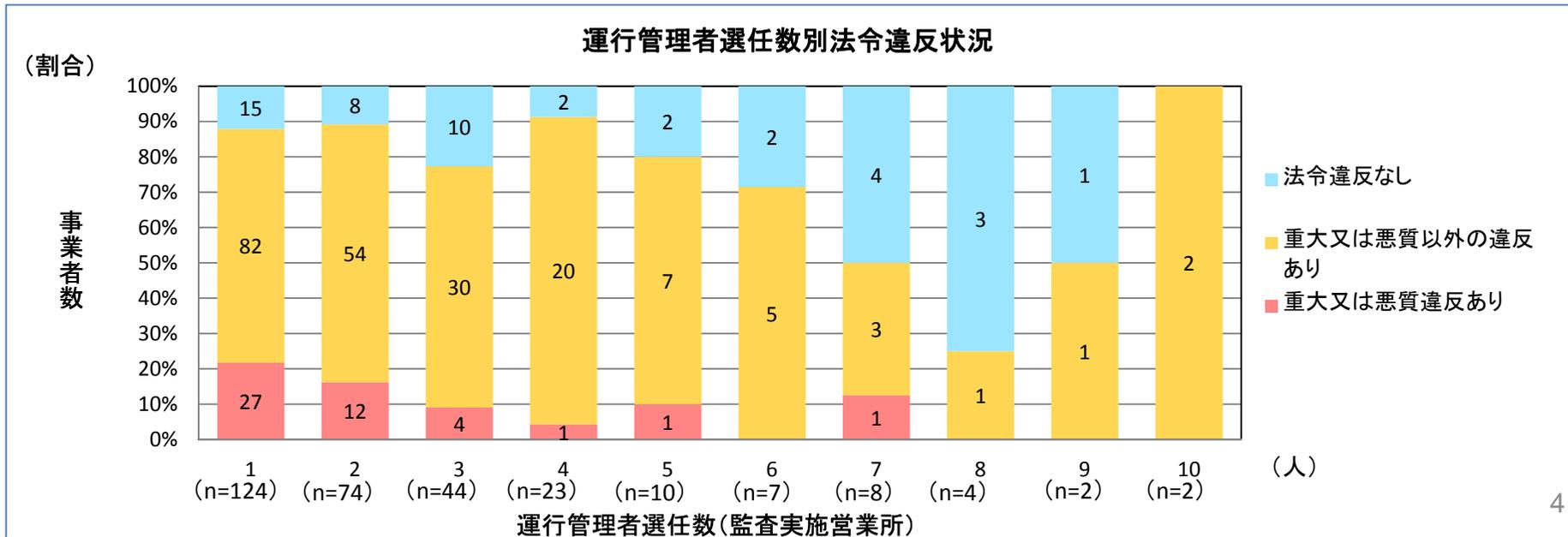
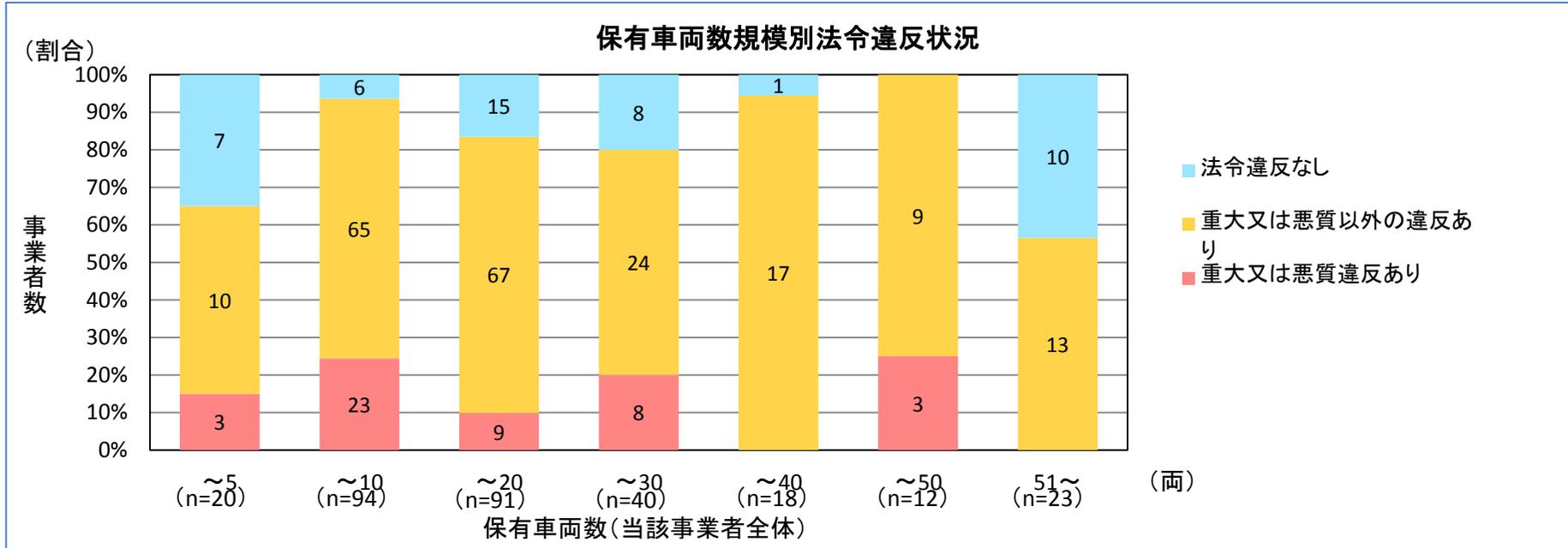
貸切バスの車両台数と監査における指摘件数の関係

※第4回検討会資料

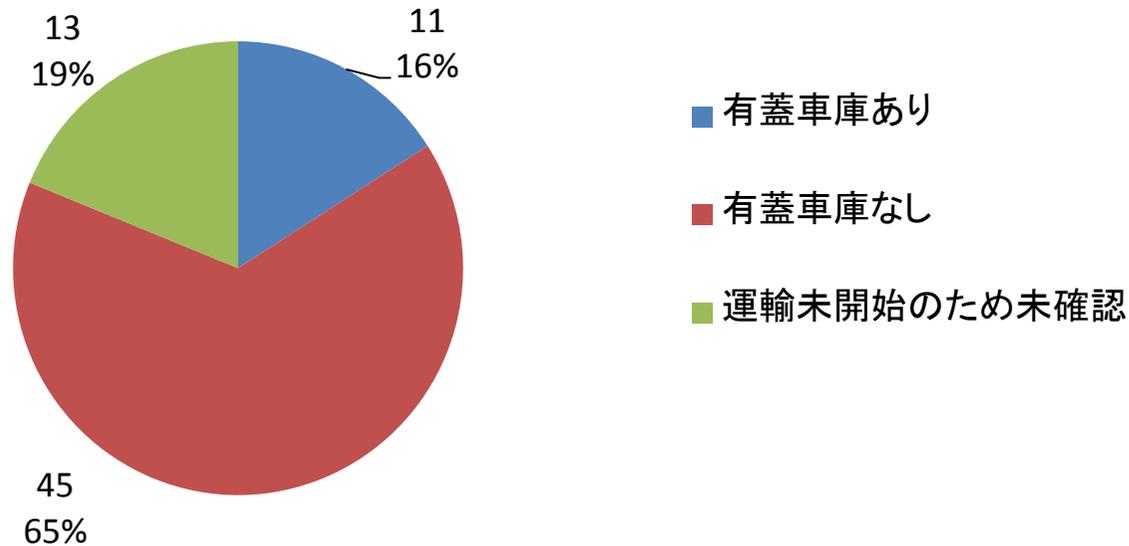
国土交通省

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



・有蓋車庫を設置している事業者は、69社中11社(全体の16%)。



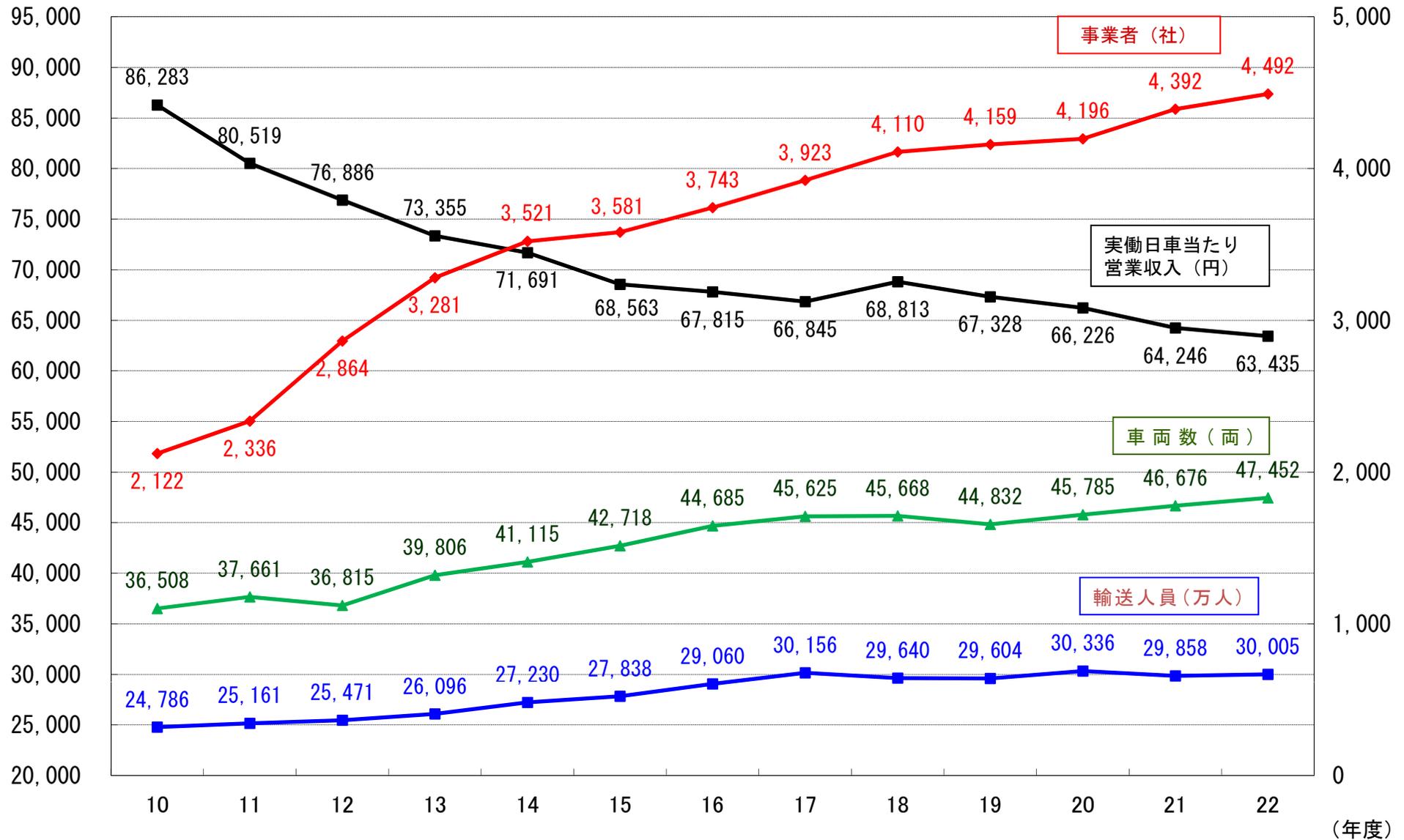
【参考:保有車両による内訳】

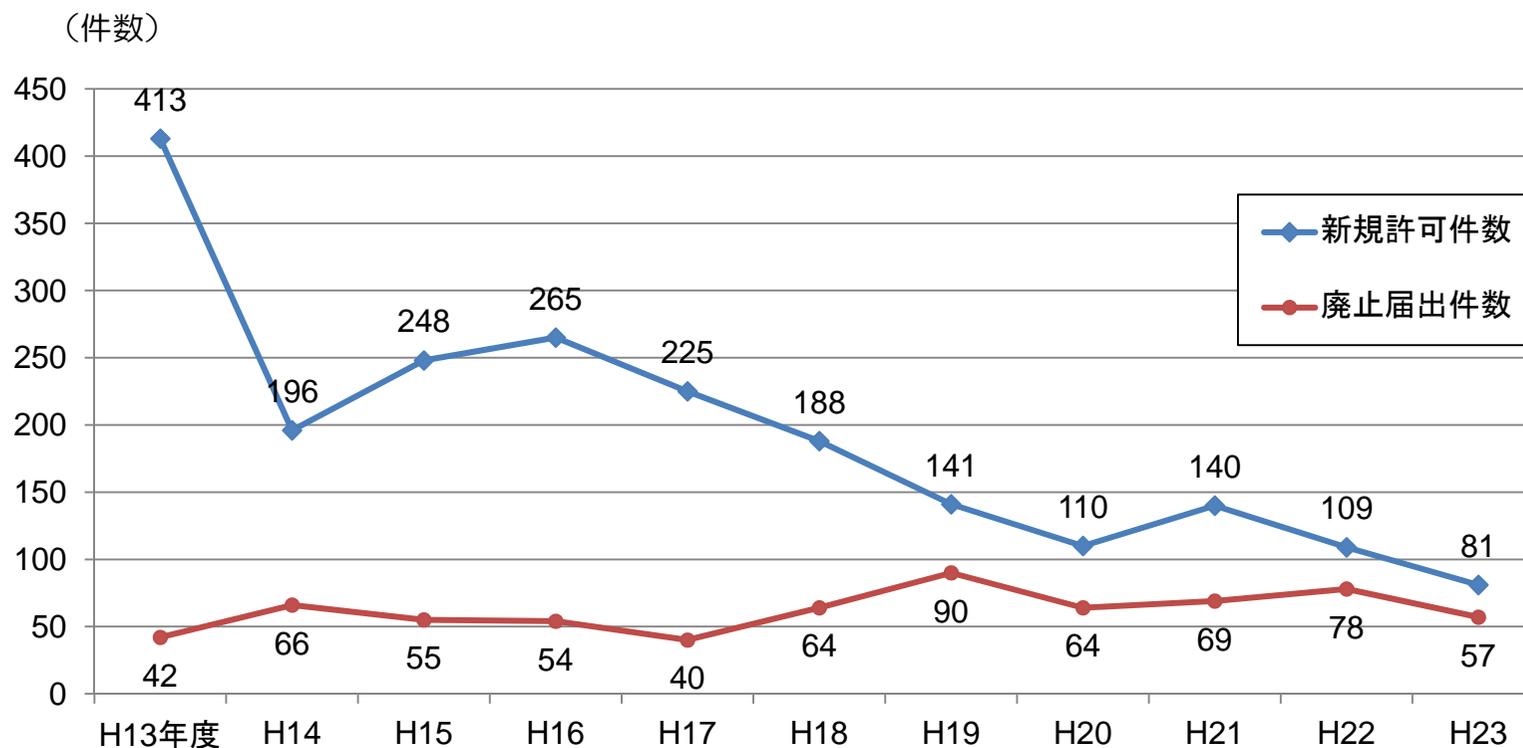
車庫の設置状況	事業者数 (割合)	保有車両による内訳		
		大型車のみ	大型車+中小型車	中小型車のみ
有蓋車庫あり	11社 (16%)	2社	1社	8社
有蓋車庫なし	45社 (65%)	3社	8社	34社
運輸未開始のため未確認	13社 (19%)	0社	3社	10社
合計	69社 (100%)	5社	12社	52社

※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

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

※第4回検討会資料



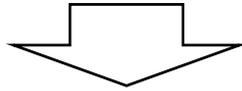


○ 平成24年4月以降の月別新規許可・廃止事業者数

	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

【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)