

# 「バス事業のあり方検討会」

## 報告書

～高速ツアーバス事故で揺らいだ安全への信頼を回復するために～

平成25年4月2日  
バス事業のあり方検討会

## ◆ 目 次 ◆

はじめに

### 第1章 関越道高速ツアーバス事故発生の背景としてとらえるべき問題

1. 関越道高速ツアーバス事故の発生
2. 事故発生の背景としてとらえるべき問題点
  - (1) 高速ツアーバスの業態そのものに起因する根本的な問題点
  - (2) 近年の貸切バス事業をめぐる構造的な問題点

### 第2章 問題点が浮き彫りにした課題と対処する上での基本的な考え方

1. 高速ツアーバスの業態の転換による運送責任の明確化と安全運行の確保
2. 貸切バス全般の安全性の向上
  - (1) 全ての貸切バス事業者における過労運転防止等の安全優先経営の徹底
  - (2) 貸切バス事業者に対する参入時における安全性のチェックの強化
  - (3) 貸切バス事業者に対する参入後における安全管理や法令遵守状況のチェックの強化
  - (4) 運送申込者との間のビジネス環境の適正化・改善

### 第3章 具体的な方策

1. 高速ツアーバスの業態の転換
  - ① 大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保
  - ② 道路運送法の手続の迅速処理
  - ③ 運輸安全マネジメント実施義務付け対象の拡大
  - ④ 過労運転防止のための交替運転者の配置基準等の明確化・厳格化
  - ⑤ 関係業界や利用者への周知の徹底
2. 貸切バス全般の安全性の向上
  - (1) 全ての貸切バス事業者における安全優先の経営の徹底
    - ① 運輸安全マネジメント実施義務付け対象の拡大
    - ② 車両運行中の運行管理体制の確保などの運行管理制度の強化
    - ③ 過労運転防止のための交替運転者の新たな配置基準の策定
    - ④ 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
  - (2) 貸切バス事業者に対する参入時における安全性チェックの強化

- ① 貸切バス事業者の許可審査における役員への法令試験の厳格化
  - ② 貸切バス事業者の許可審査における運行管理者・運転者の雇用契約等の確認
  - ③ 貸切バス事業者の許可審査における営業所等の現場確認の徹底
  - ④ 所要資金額や賠償限度額に関する貸切バス事業者の許可基準の強化
- (3) 貸切バス事業者に対する参入後における安全管理や法令遵守状況のチェックの強化
- ① 運輸安全マネジメント評価対象の拡大及び安全管理体制構築のための支援事業の展開
  - ② 貸切バス事業者の法令遵守に係る自己点検制度の導入と点検結果の国土交通省への報告の義務付け
  - ③ 業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入
  - ④ 「貸切バス安全性評価認定制度」の活用・普及促進
  - ⑤ 整備管理者の解任命令の発動基準の厳格化
  - ⑥ 国土交通省による悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施
- (4) 運送申込者との間のビジネス環境の適正化・改善
- ① 運賃・料金制度の改革
    - i) 運賃・料金への安全コストの反映
    - ii) 時間・キロ併用制運賃への移行
  - ② 貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との間における書面取引の徹底
  - ③ 安全阻害行為等に対する抑止力の発揮
  - ④ 円滑な移行のための環境整備

#### 第4章 今後の課題

1. 措置の早急な実施とフォローアップ
2. 利用者への周知及び理解の促進
3. さらなる議論が望まれる課題

おわりに

「バス事業のあり方検討会」委員

## はじめに

平成24年4月29日未明、群馬県内の関越自動車道において、高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、7名が死亡し、38名が重軽傷を負うという大変痛ましい事故(関越道高速ツアーバス事故)が発生した。

近年急速に成長した高速ツアーバスをめぐっては、利用者から一定の支持を得ている一方で、同時に様々な課題があることも指摘されていた。このため、国土交通省では平成22年12月に「バス事業のあり方検討会(座長:竹内健蔵 東京女子大学教授)」を設置して、高速バス及び貸切バスの健全な発展に向けた規制の見直し等について検討を重ね、事故発生約1カ月前の平成24年3月に、高速ツアーバスを新たな高速乗合バス(以下「新高速乗合バス」という。)へ移行・一本化させるとの提言等を盛り込んだ報告書を取りまとめたところであった。

関越道高速ツアーバス事故は、高速ツアーバスの業態そのものに関する根本的な問題をあらためて明確な形で浮き彫りにした。また、新高速乗合バスへの移行・一本化の実施と併せて、高速ツアーバスで実際の運行を担っている貸切バスについて、その安全性を向上させ利用者の信頼を取り戻すために、規制緩和以後に貸切バス事業が直面している構造的な問題にも十分に焦点を当てながら幅広く課題を洗い出し、これに対処する取組を総合的に実施していかなければならないことを、行政・業界などの関係者にあらためて強く認識させた。

事故後の事故惹起事業者に対する監査では、当該貸切バス事業者が点呼の不実施や名義貸し、日雇い運転者の選任等数多くの法令違反や、杜撰な運行管理を行っていたことが判明したほか、本来の発注者である旅行業者と当該貸切バス事業者の間の取引に仲介業者や他の貸切バス事業者も介在していた実態が確認された。また、貸切バス事業者が旅客に対して負うべき責任や、発注者である旅行業者に対して負うべき責任に対する認識が極めて希薄であったことも推測された。規制緩和後に供給過剰傾向が続く中、旅行業者等から発注を受けて運行を行う貸切バス事業では、収益性の低下に伴って運転

者の確保等の面で事業としての持続可能性を懸念する声も聞かれる。これらに鑑みれば、安全確保に係る実効性の課題とともに、取引関係やビジネス環境の面で早急に是正や改善を図るべき課題にも取り組んでいかなければならないことが明らかである。

関越道高速ツアーバス事故を受けた緊急措置として、国土交通省では平成24年6月に「夏の多客期に向けた緊急対策」をとりまとめて直ちに実施したが、その際、中長期的観点に立ってより抜本的かつ総合的な対応を図るべき課題について、引き続き検討を行うこととした。これを受け、同年10月に本検討会が設置され、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化の具体的な進め方、及び貸切バス全般について安全をさらに強化するための方策を中心に、6回にわたり審議を行い、ここに報告書を取りまとめた。

## 第1章 関越道高速ツアーバス事故発生の背景としてとらえるべき問題点

### 1. 関越道高速ツアーバス事故の発生

平成24年4月29日未明、群馬県内の関越自動車道において、高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、7名が死亡し、38名が重軽傷を負うという大変痛ましい事故が発生した。当該高速ツアーバスの実際の運行を担っていて事故を起こした貸切バス事業者は、事故後に国土交通省が行った監査において、点呼の不実施や日雇い運転者の選任、名義貸し、運行管理に係る違反など28項目にわたる法令違反を犯し、極めて杜撰な運行管理を行っていたことが確認された。

### 2. 事故発生の背景としてとらえるべき問題点

#### (1) 高速ツアーバスの業態そのものに起因する根本的な問題点

バス事業は、一般路線バス、高速バス、貸切バスに大別され、高速バスについては、従前は、道路運送法上の一般乗合旅客自動車運送事業者が運行する高速乗合バスのみを指していた。しかしながら、平成12年及び同14年の貸切バス事業及び乗合バス事業における需給調整規制の廃止による規制の変化と、その後の貸切バス車両の増加・実勢運賃水準の低下やインターネットの普及による広告宣伝・予約・決済コストの低下といった環境の変化が相まって登場・発展した高速ツアーバスは、高速乗合バスと実質的に同様のサービスを提供する存在として利用者に幅広く認知されるようになり、大都市相互間の区間では、輸送人員で高速乗合バスに匹敵する規模にまで成長した。

この高速ツアーバスは、高速道路を経由する2地点間の移動のみを主たる目的とする募集型企画旅行として運行される貸切バスであり、もともと道路運送法では想定されていなかったビジネスモデルであり、高速乗合バスと同種の規制は適用されていない。事業の実施主体は旅行業者であってバス会社

ではないため、利用者にとっては、契約の相手方が運送事業者としての安全確保の責任を負わないことになり、また、そのことが利用者にほとんど認識されていない。これらが高速ツアーバスの業態そのものの最大の問題点である。

加えて、運送サービスとしての利用者保護に係る責任の所在も曖昧であり、さらには、乗合バスであれば対象となるバス停留所の設置の義務もかからないがゆえに公道上で旅客の乗降を行うため、大都市圏のターミナル駅周辺等において違法駐停車や乗降に伴う安全上の問題、周辺環境への悪影響等の問題が指摘されてきた。

## (2) 近年の貸切バス事業をめぐる構造的な問題点

(1) で述べた高速ツアーバスという業態構造に起因する問題点に加え、高速ツアーバスの実際の運行を担ってきた貸切バスの事業全般において、需給調整廃止後の市場環境の中で安全性の確保が優先されにくくなってきたという構造的な問題点があることも重視すべきである。

貸切バス事業では、平成12年2月の規制緩和以降、事業者数や車両数の増加により競争が活発化し、新たな需要も生み出されたものの、需要全体の増加は限定的であった。そのため、バス一台一日あたりの収入が低下し、多くの事業者の収支状況の悪化を招き、その結果、運転者の過労運転の常態化等、輸送の安全確保対策が十分でない事業者が存在することが指摘されていた。実際、関越道高速ツアーバス事故を起こした事業者に対する監査において、数多くの法令違反や、杜撰な運行管理を行っていた実態が明らかになるなど、安全確保への取組や法令遵守の意識さえ低い事業者も存在することが判明した。これは、事業者の安全管理や、法令遵守状況に対する行政のチェックのあり方が、事業者数の増加やこれに伴う事業者の質的な変化に十分に対応できていない状況の現れとして深刻に受け止めるべきである。

また、事業者の質的な変化の背景として、競争が激化する中で、旅行業者等から発注を受けて運行を行う貸切バス事業者が受注を競い合う状況が過

熱して、一部には受注の確保を最優先するために、仲介業者の介在を許したり、貸切バス事業者同士で上下関係が生じているような実態がある。このような業界構造のために行政当局に届け出ている適法な運賃・料金を収受できず、その結果、事業運営の中で安全確保のためのコストを圧縮するなど、安全を著しく軽視する傾向さえ一部では広がっていることを見過ごしてはならない。したがって、貸切バスの安全性に対する信頼を回復するためには、貸切バス事業者とその取引の相手方である旅行業者等の運送申込者との間におけるビジネス環境をめぐる様々な構造的な問題点にも踏み込んだ上で、課題を整理して対策を講ずべきである。



## 第2章 問題点が浮き彫りにした課題と対処する上での基本的な考え方

### 1. 高速ツアーバスの業態の転換による運送責任の明確化と安全運行の確保

高速ツアーバス（高速ツアーバスと同様の問題がある会員制高速バスを含む。以下同じ。）については、第1章で述べたように、利用者の契約の相手方が運送事業者としての運送の安全確保や利用者保護の責任を負わないことが最大の問題であり、また、高速乗合バスと実質的に同じサービスを提供するものでありながら、高速乗合バスに対する各種の規制が適用されない点にも問題がある。これらは、高速ツアーバスという業態そのものに起因していることから、利用者の契約の相手方が利用者に対して直接に安全確保の責任を負い、かつ、新たに安全かつ適正な運行を提供できる業態に移行させることが唯一の解決策となる。

このため、現行の高速ツアーバスについては、昨年7月末に国土交通省が設けた新高速乗合バスの制度、すなわち、利用者の契約の相手方となる事業主体を道路運送法の一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合バス事業」という。）の許可を受けた者に限定し、その運行の一部についてのみ同法の許可を受けて貸切バス事業者に委託することができる制度に可及的速やかに移行・一本化させ、これにより、輸送の安全の確保や利用者保護等の運行に係る責任を一貫して全うできる業態へと完全に転換させることが必要である。また、移行後の運行を担う事業者において、委託者と受託者が一体となった安全管理体制が確実に構築される必要がある。

### 2. 貸切バス全般の安全性の向上

貸切バス事業については、供給過剰傾向の下で競争が激化する中で、安全確保に取り組む意識が低く、本来貸切バス事業者として法令に具体的な要件が定められていなくても当然に実施すべき運行管理ができていない上、安全確保の観点から基本的な法令遵守すらできていない事業者もいることが問題となっている。このことから、次の4つの課題について、その解決に向けた取組を行うことが必要である。

(1) 全ての貸切バス事業者における過労運転防止等の安全優先経営の徹底  
全ての貸切バス事業者において安全管理・安全運行が徹底されるように、経営トップの主体的な関与の下、安全優先の事業運営を行うための体制を構築することを求めるとともに、安全運行に必要な運行管理体制や過労運転防止等の安全基準について一層の明確化・厳格化を行うことが必要である。

(2) 貸切バス事業者に対する参入時における安全性のチェックの強化  
貸切バス事業に参入しようとする事業者において、参入後の事業運営の中で安全優先及び利用者保護が適切に担保されるよう、参入時の許可の申請に対するチェックを通じて、参入後に想定している社内体制やその準備状況を厳格に確認することとし、これにより安全確保や利用者保護を軽視した安易な新規参入を阻止できるようにすることが必要である。

(3) 貸切バス事業者に対する参入後における安全管理や法令遵守状況のチェックの強化  
貸切バスへ参入した事業者が参入後も安全性向上のための取組を継続・改善していることや、法令を遵守していることについて、これらを確認・担保するための措置を強化することが必要である。特に安全運行の観点から、悪質な事業者については市場から排除することが必要である。

このため、事業者における運輸安全マネジメントの実施状況の評価や安全管理体制構築のための支援を実施するとともに、事業者自らによる法令遵守徹底を励行するための対策を講じ、貸切バス市場における安全性向上を図ることが必要である。また、悪質事業者に対しては、行政による集中的な監査の実施と厳格な処分を通じ、市場から退出させることが必要である。

(4) 運送申込者との間のビジネス環境の適正化・改善  
事業運営の中で安全確保のためのコストを確実に計上すること等を通じて、利用者から信頼される安全・安心なサービスを提供できるようするためには、貸切バス事業者とその取引の相手方である旅行業者等の運送申込者との間のビジネス環境の適正化や改善を図っていくことが必要である。

このような観点から、安全確保のためのコストが計上しにくい原因となっているとも指摘されている運賃・料金制度や、貸切バス事業者と運送申込者

との取引方法等について、適切な見直しを行うことが必要である。

## 第3章 具体的な方策

### 1. 高速ツアーバスの業態の転換

高速ツアーバスについては、平成25年7月末までに道路運送法等に基づく必要な手続を完了させて新高速乗合バスの制度に移行させた上で、8月以降は高速ツアーバスとしての運行は認めないこととすべきである。この場合、高速ツアーバスの扱いに関するこれまでの通達等は廃止し、道路運送法の運用を通じて8月以降に高速ツアーバスの形態での運行が行われないように適切に対応していくべきである。また、7月末までの新高速乗合バスへの移行の確実な実施のため、以下の措置を講ずべきである。

#### ① 大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保

新高速乗合バスへの移行に際し、大都市圏のターミナル駅周辺等においてバス停留所の確保が障害となっている現状を踏まえ、地方運輸局及び沖縄総合事務局において、バス停留所の確保に係る既存乗合バス事業者、道路管理者、警察等との調整への支援体制をさらに強化し、確実かつ円滑な移行を図る。

#### ② 道路運送法の手続の迅速処理

道路運送法に基づく乗合バス事業に関する許認可等の手続に関し、バス停留所の確保に係る進捗状況等を勘案しながら、迅速かつ柔軟な対応を徹底する。

#### ③ 運輸安全マネジメント実施義務付け対象の拡大

高速乗合バス事業者が貸切バス事業者に対して、その運行の一部を委託する場合には、委託者・受託者が一体となった輸送の安全性向上に向けた取組が求められることから、経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となった安全管理体制の構築を図るため、安全管理規程の作成・届出及び安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。

また、事業者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、更に、国土交通省が中心となり運輸安全マネジメントの実施方法等について、講習会等の形で普及・啓発を図る。

- ④ 過労運転防止のための交替運転者の配置基準等の明確化・厳格化  
高速乗合バスにおける長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限を原則実車距離夜間400km（昼間運行の場合は500km）とする等の運行管理上遵守すべき事項を明確化・厳格化する。
- ⑤ 関係業界や利用者への周知の徹底  
バス業界及び旅行業界の双方に対し、平成25年8月以降は高速ツアーバスによる運行が認められないことを改めて周知し、その徹底を図る。また、利用者に対しては、新高速乗合バスのメリットや国土交通省や貸切バス事業者における安全確保の取組等を積極的に広報することにより、移行・一本化後における高速乗合バス市場の健全な発展を促進する。

## 2. 貸切バス全般の安全性の向上

### (1) 全ての貸切バス事業者における安全優先の経営の徹底

全ての貸切バス事業者における安全優先の経営の徹底を図るため、以下の措置を講ずべきである。

#### ① 運輸安全マネジメント実施義務付け対象の拡大

全ての貸切バス事業者において、経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となった安全管理体制の構築を図るため、安全管理規程の作成・届出及び安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。

また、事業者に対して運輸安全マネジメント評価を実施し、更に、国土交通省が中心となり運輸安全マネジメントの実施方法等について、講習会等の形で普及・啓発を図る。

#### ② 車両運行中の運行管理体制の確保などの運行管理制度の強化

運行開始後に生じた乗務員の体調の変化、交通事故や渋滞等による走行環境の変化により輸送の安全確保に支障が生じるおそれがある場合に、運

行の継続や中止等の判断について、乗務員に任せるのではなく、運行管理者が判断し指示することを法令上明確化するとともに、貸切バス事業者がそのための体制を整備することとする。

なお、その際には、車両運行中の運行管理業務に責任を有する運行管理者が、運転その他の業務に従事すること等により必要な判断、指示を速やかに行うことができないことがないように、運行管理業務の適正化を図る。

### ③ 過労運転防止のための交替運転者の新たな配置基準の策定

長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限を原則実車距離夜間400km（昼間運行の場合は500km）とする等の運行管理上遵守すべき事項を明確化・厳格化する。

### ④ 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

過労運転防止の観点から、交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合、運転者の運転時間等を正確に管理していくことが重要であるため、当該車両にデジタル式運行記録計を装備して運行管理を行わなければならないこととする。

また、デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーは、安全運転の向上を図る観点からも効果的であることから、国土交通省において、導入時における支援拡充や導入後の運転者への指導教育等における活用方策・効果等を明示することを通じ、一層の普及促進を図る。

## (2) 貸切バス事業者に対する参入時における安全性チェックの強化

貸切バス事業者に対する参入時における安全性のチェックの強化を図るため、以下の措置を講ずべきである。

### ① 貸切バス事業者の許可審査における役員への法令試験の厳格化

貸切バス事業を適切に運営する上で必要となる法令知識の確実な習得を確保するため、新規許可時に役員に対して実施される法令試験について、受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するとともに、試験の出題範囲に「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」等を追加する等の厳格化の措置を講じる。

② 貸切バス事業者の許可審査における運行管理者・運転者の雇用契約等の確認

資格を有する運行管理者及び運転者との雇用契約等の存在を確実に確認するため、資格者証や選任計画に加えて、それぞれ計画されている人数分の雇用契約等の写しを提出させる。

③ 貸切バス事業者の許可審査における営業所等の現場確認の徹底

営業所や車庫等の貸切バス事業に必要な施設が確保されていることを確実に確認するため、運輸開始届出時に、国土交通省が営業所や車庫等の施設の設置状況について、現地調査等を実施する。

④ 所要資金額や賠償限度額に関する貸切バス事業者の許可基準の強化

貸切バスの新規参入事業者が安定的な経営を行うことを確保するため、参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げる。また、事故発生時に確実な賠償を行い、被害者保護を図るため、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。

(3) 貸切バス事業者に対する参入後における安全管理や法令遵守状況のチェックの強化

参入後の安全管理や法令遵守状況のチェック強化を図るため、以下の措置を講ずべきである。

① 運輸安全マネジメント評価対象の拡大及び安全管理体制構築のための支援事業の展開

貸切バス事業者における安全意識の浸透及び安全風土の構築に向けた取組の強化を支援するため、国土交通省が中心となり、安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会等による普及・啓発・指導等を行うとともに、中小規模事業者等に対する効果的な評価方法を検討しながら運輸安全マネジメント評価を実施する。

② 貸切バス事業者の法令遵守に係る自己点検制度の導入と点検結果の国土交通省への報告の義務付け

貸切バス事業者における法令遵守の意識を高めるため、法令遵守状況等を貸切バス事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果については、必ず国土交通省への報告を求めるとともに、国土交通省は呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行うこととする。

また、その際には、報告を行わないまたは虚偽の報告を行った貸切バス事業者に対して監査を実施し、それを通じて悪質な事業者の排除を図ることとする。なお、優良事業者については自己点検制度の適用除外とするほか、報告を求めるにあたっては、その内容を必要に応じて絞り込むなどして、効率的な実施に努めることとする。

③ 業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入

貸切バス事業者における法令遵守の意識を高めるため、営業所への法令遵守状況に関する巡回指導など、国の指導の下、業界団体を中心とした適正化事業（法令遵守の徹底に関するコンサルティング）を導入、推進する。

また、貨物自動車運送事業法における「全国貨物自動車運送適正化事業実施機関」に相当する制度を導入することを検討する。

④ 「貸切バス安全性評価認定制度」の活用・普及促進

貸切バス事業者における安全確保に向けた取組状況を評価する「貸切バス安全性評価認定制度」を活用して、自主的な安全性向上に向けた取組を促進するとともに、国土交通省としても周知・普及に向け適切に支援することとする。

⑤ 整備管理者の解任命令の発動基準の厳格化

貸切バス車両の適切な整備体制を確保し、安全運行を実現するため、日常点検や定期点検の不備に基づく整備管理者の解任命令の発動基準について、厳格化を図ることとする。

⑥ 国土交通省による悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施



安全運行の観点から、重要な法令違反がある悪質な事業者の市場退出を図るため、その疑いのある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、重要な法令違反が確認された場合には当該違反のみをもって事業停止とするなど処分の厳格化を図ることとする。また、そのための監査体制の強化を図る。

更に、事業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行うことがないように、欠格事由の見直し等について検討を行う。

#### (4) 運送申込者との間のビジネス環境の適正化・改善

合理的で実効性ある貸切バスの運賃・料金制度を構築するとともに、貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との間で適正な取引を確保するため、以下の措置を講ずべきである。

##### ① 運賃・料金制度の改革

###### i) 運賃・料金への安全コストの反映

現在、貸切バスの運賃・料金については、標準的な原価に基づいて算出した基準額を中心に上下に一定の幅で上限と下限を設定・公示し、届け出られた運賃・料金が当該幅の中の額であれば受理するのみとする一方、上限を上回る額または下限を下回る額である場合には変更命令の対象とすべきか否かについて審査を行う枠組みとなっている。この枠組み自体は維持しつつ、基準額の算出において法令上義務付けられた安全措置等に係る経費を確実に計上すること、基準額から下限への割引率を安全コストへの影響が生じる余地のない10%として、これを下回る場合には安全コストの反映について厳格な審査を行うこと等の運用とする。

###### ii) 時間・キロ併用制運賃への移行

複雑でわかりにくいとされる運賃の種類について、時間賃率に拘束時間を乗じて計算された時間制運賃と、キロ賃率に走行キロを乗じて計算されたキロ制運賃とを合算して計算する時間・キロ併用制運賃を新たに導入し、運賃の種類をこれに一本化するほか、料金の種類を簡素化する。

##### ② 貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との間における書面取引の徹底

貸切バス事業者と旅行業者等運送申込者の双方が、新たな運賃・料金制度に基づき適正な取引を行うことを確保するため、運送引受書に運賃・料金の内訳の記載を義務付けるとともに、運送引受書の作成・交付・保存状況等に係る重点的な監査の実施により書面取引の徹底を図る。

③ 安全阻害行為等に対する抑止力の発揮

貸切バス事業者による違反行為に関し、旅行業者の関与が疑われる場合には、監査や処分に係る観光庁との連携を図り、観光庁は必要に応じて旅行業者に対する立入検査や処分を実施する。また、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていくこととする。

また、運賃・料金に係る法律違反について、運送を引き受ける貸切バス事業者への命令・処分等のみでは再発防止が困難であるような場合が存在することを踏まえ、貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、再発防止に資する新たな制度を導入することを検討する。

④ 円滑な移行のための環境整備

新たな運賃・料金制度への円滑な移行を図るため、国土交通省や貸切バス業界・旅行業界は、新たな運賃・料金制度に関する指導や啓発活動に取り組むとともに、利用者による貸切バスの適切な選定のために定められた「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」の改訂・周知等により、広く発注者・利用者全般の理解を促進する。

## 第4章 今後の課題

### 1. 措置の早急な実施とフォローアップ

高速ツアーバス事故で揺らいだ高速バスや貸切バスの安全への信頼を回復するため、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化をはじめ、本報告書に盛り込んだ措置の迅速かつ的確な実施が何よりも重要である。

このため、国土交通省や貸切バス事業者等における取組の具体的な進捗状況について、きめ細かくフォローアップを行っていくことが不可欠である。

その際には、本省におけるフォローアップはもとより、各地方における安全対策会議等を開催することにより、広く貸切バス事業者等の意見を聴取することが必要である。

### 2. 利用者への周知及び理解の促進

利用者からの安全への信頼を回復するためには、本報告書に盛り込んだ措置の実施と併せて、利用者に対しても適切に周知・徹底を図ることが重要である。

このため、今般講ずる措置の内容や、これらの措置の実施によって高速バスや貸切バスの安全性が向上することについて、利用者に対して適切に情報提供し、広く理解を深める必要がある。

### 3. さらなる議論が望まれる課題

平成24年3月に報告書を取りまとめた「バス事業のあり方検討会」に引き続き、本検討会においても、貸切バス事業が過当競争状況にある場合における安全確保上のリスクに対する考え方について議論が行われた。この点を巡り、一部委員から、安全性の確保を目的とした参入規制の強化に係る具体的な方策として、貸切バス事業の新規許可の際の審査基準の一つである営業所毎の最低車両台数（中・小型車のみ使用の場合3両、大型車を使用する場合5両）の引き上げや、車両台数に応じた人員確保の義務付け、免許制の時

代に採用されていた車齢規制（新規許可時の車齢は法定耐用年数である5年以内）の復活、有蓋車庫の設置（1営業所あたり1台分の有蓋車庫の義務付け）、さらに、これらとは性格を異にするが、タクシー事業について設けられている緊急調整措置の導入等の参入規制の強化も提案され、議論を行った。しかしながら、現時点で検証しうるデータなどに鑑みる限り、安全性の向上との因果関係が必ずしも明らかではないことなどから、本検討会内で意見の一致を見るに至らなかった。これらの事項については、今後、本報告書に盛り込まれ、講ずべきとされた措置の実施の効果について検証しつつ、関係するデータの収集・分析を進めた上で、あらためて期限を定めて早急に議論を行い、結論を得ることとするべきである。

また、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化が完了した後の本年8月以降は、貸切バス事業がその本来の強みを最大限発揮して、新しい環境の下で事業の健全な発展に向けて取り組んでいかなければならないことも重要である。したがって、本報告書に盛り込まれたビジネス環境の適正化のための措置が実施されることを前提として、それらの効果を十分に活用しながらどのように利用者へのサービスの向上や貸切バス事業の活性化を図っていくべきか等の課題についても、今後、あらためて検討が行われ、その結論に基づいて官民一体で貸切バス事業の健全な発展が図られることを強く期待するものである。

## おわりに

高速バスは長距離の都市間を中心とする全国的なネットワークを形成して、ビジネス・観光の両面で活発な旅客流動を支えている。また、貸切バスは、国内旅行者のみならず、近年では訪日外国人にも利用層を広げて周遊観光の中核的な交通手段として活用されているほか、柔軟な供給力を活かしてスクールバス・コミュニティバスといった地域の輸送や、さらには災害時の緊急輸送などでも活躍しており、ともに観光立国や地域の活性化にも貢献している重要な交通機関である。

かつての高速バス・貸切バスが比較的安定して市場を拡大させ、事業として順調に発展した大きな理由の一つとして、多くの事業者において、経営者から現場に至るまで安全を最優先する意識と行動の徹底が図られながら運営が行われていたことがあったと考えられる。貸切バスの運転者は、職業運転者の中でも際だって高い安全意識と技術が広く知られていたとも言われている。

しかしながら、事業を取り巻く環境とともに業界の構造や安全に対する姿勢も大きく変わり、近年相次いで発生した事故、とりわけ平成24年4月29日に発生した事故によって、高速バス・貸切バスの安全・安心に対する利用者の信頼は大いに揺らいだことは誠に遺憾である。本検討会では、あのような痛ましい事故が再び起きてはならないという委員全員の一致した思いに基づき、高速バス・貸切バスへの信頼を取り戻すための課題と具体的な対策について集中的に検討し、その結果をとりまとめたところである。

一日も早い安全・安心の回復に向け、今回とりまとめた措置については、国土交通省、関係団体等において速やかに実施すべきであることは言うまでもないが、同時に、安全の確保に王道はなく、何よりも地道で着実な取組が求められていることも関係者はよく認識すべきである。このため、今回とりまとめた措置については、国土交通省において責任をもって体系的かつ段階的に実施していくこととし、各措置の準備状況や実施による効果などを逐次フォローアップしながら、必要に応じて追加的な対策の検討や実施も行った上で、一定期間後に安全性向上に関する効果を総合的に検証する体制により取り組んでいくことが必要である。

本検討会としては、そのような体制の下で一連の措置を適時適切に実施していくことで利用者の信頼を取り戻した高速バス・貸切バスが、再び我が国経済社会の新たなニーズを積極的に取り込みながら健全に発展していくことを強く願うものである。

「バス事業のあり方検討会」委員

座長	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授
学識経験者	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	駒澤大学教授
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 業界関係者	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
	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
行政関係者	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
	松下 新平	国土交通大臣政務官
	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	露木 伸宏	国土交通省大臣官房運輸安全監理官

(備考) 順不同・敬称略