

第2回 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議

日 時：平成26年1月14日(火)

10:00 ~ 12:00

場 所：3号館4階 特別会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の進捗状況等について
3. 最新の高速・貸切バス事情の報告について
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 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の進捗状況
- ・資料4 措置の具体的な実施状況
- ・資料5 その他の安全対策の実施状況について
- ・資料6 新高速乗合バスへの移行に関する実態
- ・資料7 新高速乗合バス制度以降の高速バス市場の動向
- ・資料8 「新高速バス制度」施行後の施策と今後の課題について
- ・資料9 新高速乗合バス事業者のサービス状況及び利用者の声
- ・資料10 旅行業者から見た新高速乗合バスの移行及び貸切バスを利用した最新の市場動向について

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議 委員名簿

学識経験者等	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	東京海洋大学大学院教授
	成定 竜一	高速バスマーケティング研究所代表
業界関係者	川杉 範秋	京王電鉄バス(株)代表取締役社長
	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長
	村瀬 茂高	WILLER TRAVEL(株)代表取締役社長
	田倉 貴弥	(株)平成エンタープライズ代表取締役社長
	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
	大木 哲也	日本労働組合総連合会社会政策局長
	興津 泰則	(一社)日本旅行業協会国内訪日旅行推進部長
	若井 茂	(一社)全国旅行業協会事務局長
行政関係者	田端 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
	大庭 靖彦	国土交通省大臣官房審議官(自動車局)
	松本 年弘	国土交通省自動車局総務課長
	下野 元也	国土交通省自動車局安全政策課長
	瓦林 康人	国土交通省自動車局旅客課長
	山口 一朗	大臣官房運輸安全監理官
	石原 大	観光庁観光産業課長
	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
(事務局)	国土交通省自動車局旅客課	

第2回 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議 配席図

< 合同庁舎第3号館(国土交通省) 4階 特別会議室(426) >

資料2

東京
海洋大学
寺田 教授

横浜
国立大学
大学院
村 教授

労働科学
研究所
酒井 所長

高速バスマーケティング研究所 成定 代表							交通労連 軌道・バス部会 鎌田 事務局長
京王電鉄バス(株) 川杉 社長							私鉄総連 交通政策局 清水 局長
日の丸自動車興業(株) 富田 社長							連合 社会政策局 大木 局長
WILLER TRAVEL(株) 村瀬 社長							警察庁交通局交通企画課 小倉 補佐 (廣田委員代理)
(株)平成エンタープライズ 田倉 社長							厚生労働省労働基準局監督課 佐藤 課長補佐 (美濃委員代理)
(一社)日本旅行業協会 興津 部長							大臣官房 山口 運輸安全監理官
(一社)全国旅行業協会 若井 事務局長							(オブザーバー) 関東運輸局 奈良 自動車交通部長
(速記者)							(事務局) 自動車局旅客課 小熊 企画調整官
							自動車局安全政策課 星 課長補佐
							自動車局 瓦林 旅客課長
	観光 丸光 丸山 (石原委員代理) 旅行安全対策推進室長	自動車 局 松本 総務課長	自動車 局 清谷 次長	自動車 局 田端 局長	大臣 官房 大庭 審議官	自動車 局 下野 安全政策課長	

(入口)

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 に盛り込まれた措置の進捗状況

プランに定められた各措置の進捗状況について(一覧)

新高速乗合バス関係

高速・貸切バス安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)		スケジュール									
措置名	実施時期(予定)	平成25年					平成26年				平成27年
		4月・5月	6月・7月	8月・9月	10月	11月	12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月
高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	平成25年7月未まで	許可審査移行完了(7月末)		運輸開始後の現場確認 安全運行の点検 呼出確認等		新規許可を端緒とする監査 (11月から順次実施)					
委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施)	平成25年4月以降	管理の受委託許可要件 (平成24年7月～)		省令公布 (8月)	省令施行 (10月)	届出期限 (施行から 3月以内)					
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	平成25年5月以降	巡回指導開始 (5月～)			巡回指導完了 (11月末)						
過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	平成25年8月	通達改正 (5月)	全面適用 (8月)			適用(デジタル式運行記録計による運行管理体制の構築等) (1月)					

既に実施・着手した事項については青字、第1回会議以降に着手した事項については赤字にて記載している。現時点(平成26年1月)の予定であり、今後変更される可能性がある。

プランに定められた各措置の進捗状況について(一覧)

貸切バス関係

高速・貸切バス安全・安心回復プラン		スケジュール												
措置名	実施時期(予定)	平成25年					平成26年				平成27年			
		4月・5月	6月・7月	8月・9月	10月	11月	12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月		
役員への法令試験の厳格化 運行管理者・運転者の雇用契約等の確認 営業所等の現場確認の徹底	平成25年10月													
所要資金額に関する許可基準の強化	平成25年10月													
賠償限度額に関する許可基準の強化														
法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	平成25年10月				通達制定(9月)									
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	業界団体との調整が完了次第実施				検討委員会の立ち上げ(8月)									
悪質事業者への集中的監査と厳格な処分の実施	平成25年10月				通達改正(9月)									
運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	平成25年10月				省令公布(8月)									
運行管理制度の強化	平成25年10月				省令公布(8月)									
交替運転者の配置基準の策定	平成25年8月				通達改正(5月)									
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	平成26年1月				補助制度の実施(平成22年度より継続実施)									
運賃・料金制度の改革 書面取引の徹底 円滑な移行のための環境整備	平成25年度未まで実施済(以降、取扱強化) 平成25年度未までに検討				要素別原価データの収集									
運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応等	平成25年末までに検討													

既に実施・着手した事項については青字、第1回会議以降に着手した事項については赤字にて記載している。
現時点(平成26年1月)の予定であり、今後変更される可能性がある。

バス事業者に対する安全管理体制の強化を図るため、旅客自動車運送事業運輸規則を下記のとおり改正

従来200両以上のバス車両を有する事業者のみに義務付けられていた安全管理規程の届出等について、平成25年10月より、「全ての貸切バス事業者」及び「貸切委託運行の許可を受けた乗合バス事業者」に対しても義務付けを行い、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)を実施させることとする。

平成25年10月施行
 平成26年12月届出期限

事業の種別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (貸切委託運行の許可を受けているもの)	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (上記を除くもの)	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者 (従来通り)
特定旅客事業	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車を合計200両以上所有している事業者 (従来通り)

未届出事業者への対応

未届出事業者への具体的対応

各地方運輸局、運輸支局より未届出事業者に対して、早急に安全管理規程及び安全統括管理者選任の届出を行うよう行政指導を実施することとする。

行政指導を実施したにもかかわらず、事業者から届出が行われない場合は、監査を実施して、確認された違反事実に基づき行政処分等を行うこととする。

- ・安全管理規程未設定、安全統括管理者未選任：20日車
- ・安全管理規程、安全統括管理者選任の未届出：警告

巡回指導の実績 (平成25年11月30日現在)

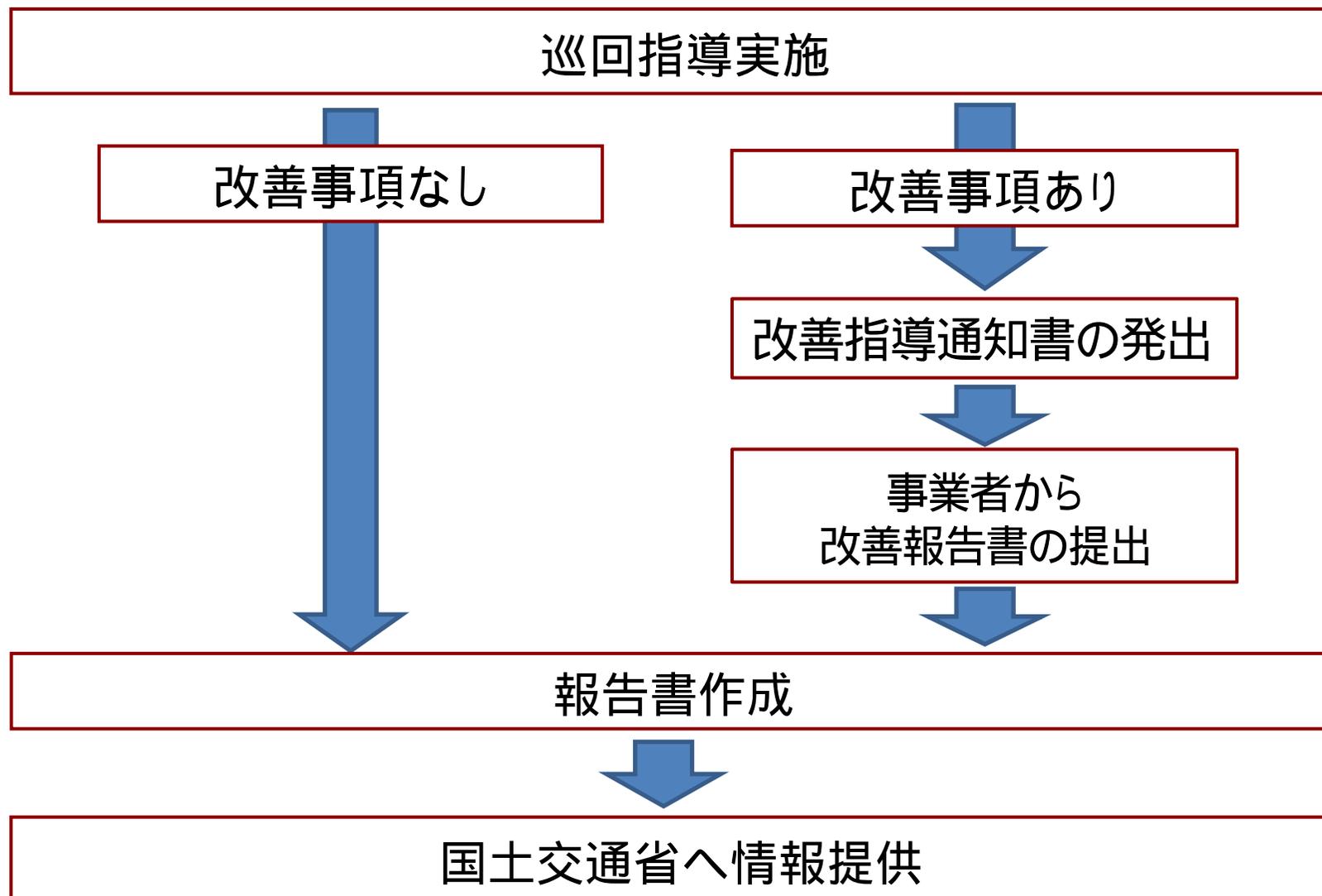
	新高速乗合移行事業者 (貸切委託受託者含む)
対象事業者数	68 者
巡回指導実施数	68 者
巡回指導実施率	100 %
改善指導実施数	46 者
改善指導実施率	67.6 %

上記巡回指導には、新高速乗合に移行していない事業者(6事業者)に対する巡回指導を行った実績がある。

主な指導事項について

乗務員台帳記載漏れ、運転者教育(年間計画、欠席者フォロー)不備、点呼記録簿記載事項欄不足、適正診断未受診(初任、適齢)等

巡回指導のフロー



デジタル式運行記録計の装着が義務付けられている運行

交替運転者の配置基準
 (平成25年5月通達改正・平成25年8月施行)

	新高速乗合バス(貸切受託運行含む)	貸切バス
夜間運行	実車距離 <u>400 km</u> を超えるワンマン運行	実車距離 <u>400 km</u> を超えるワンマン運行
一日の運行	合計実車距離 <u>500 km</u> を超えるワンマン運行	合計実車距離 <u>600 km</u> を超えるワンマン運行

デジタル式運行記録計
 による運行管理

平成26年1月施行



デジタル式運行記録計等

道路運送車両の保安基準第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計
 又はこれと同等の性能を有すると認められる機器



運行管理を実施
 (運行管理者・補助者)



過労運転等の防止
 (運転者)

高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準(抄)

	高速乗合バスの交替運転者の配置基準	貸切バスの交替運転者の配置基準
(略)	(略)	(略)
(5) デジタル式運行記録計による運行管理	一運行の実車距離400 kmを超える夜間ワンマン運行又は1日の乗務の合計実車距離500 kmを超えるワンマン運行を行う場合には、当該運行の用に供される車両に道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第48条の2第2項の規定に適合するデジタル式運行記録計又はこれと同等の性能を有すると認められる機器(この表において「デジタル式運行記録計等」という。)を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行わなければならない。	一運行の実車距離400 kmを超える夜間ワンマン運行又は1日の乗務の合計実車距離600 kmを超えるワンマン運行を行う場合には、当該運行の用に供される車両にデジタル式運行記録計等を装着し、当該運行を行う事業者がそれを用いた運行管理を行わなければならない。

従前の法令試験の実施方法等

「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、以下のとおり試験を実施。

< 法令試験の実施内容 >

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

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

具体的に講じた措置

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

「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代表権を有する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業を適正に遂行するため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25年10月旅客課長通達）

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、「役員の法令試験の厳格化」が盛り込まれたことを踏まえ、以下のとおり見直した上で試験を実施。

< 法令試験の実施内容 >

受験対象者：代表権を有する常勤の役員

試験の実施：原則として毎月1回の実施

出題範囲：次の分野からの出題を加える。「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、「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」

出題形式：正誤式、語群選択方式、記述方式

出題数：40問以内

試験時間：60分以内

合格基準：90%以上の正答

不合格者の取り扱い：再試験の実施は1回限りとし、不合格の場合は申請の却下処分を行う。

運行管理者・運転者の雇用確認の必要性

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監査により判明。

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行わないなど、重大事故に繋がりがねない状況。



具体的に講じた措置

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

- 一般貸切旅客自動車運送事業者が運輸を開始した場合の届出（道路運送法施行規則第66条第1項第1号）時において、運行管理者及び運転者との雇用契約が確認できる書類を添付させる。

運行管理者及び運転者の雇用契約の確認方法

一般貸切旅客自動車運送事業の許可申請



添付書類（現行の措置）
運行管理者・運転者の選任計画
運行管理者の・運転者の就任承諾書

一般貸切旅客自動車運送事業の運輸開始の届出



添付書類＜新たな措置＞

以下のいずれかの書類を添付
労働契約法第4条第2項の規定により労働者及び使用者が労働契約の内容を確認した書面の写し
労働基準法第15条第1項の規定に基づく使用者が労働者に対して労働条件を明示した書面の写し
雇用保険法第7条の規定に基づき公共職業安定所より交付される「雇用保険被保険者資格取得等確認通知書（事業主通知用）」の写し

現場確認に関する問題点

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）

- (1) 運輸開始届出時に営業所、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設等の事業計画に定める事業用施設の写真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。



実質、書類チェックにより確認

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

具体的に講じた措置

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

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、休憩仮眠施設等の事業用施設について、**原則として現地調査を行い確認する。**

現地調査の効果

現地調査を行うことにより事業計画に定める事業用施設の適切性を確認することができる

営業所の確認



申請内容と相違なし

点呼場所の確認



適切な規模であり支障なし

休憩所



適切な規模であり支障なし

洗車設備



アスファルト舗装、照明設備も完備されていた

前面道路



出入りに支障なし

従前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。

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。

【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

具体的に講じた措置

資金計画
平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

損害賠償
平成25年10月告示公布
平成25年12月適用

資金計画 (国土交通省自動車局長通達において規定)

貸切バス事業の安定的な経営を行う観点から、車両費並びに土地費及び建物費について、事業開始当初に必要なとされる資金確保の基準を2ヶ月分のローン支払金又はリース料から6ヶ月分に引き上げた。

	*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	<u>6ヶ月分</u> のローン支払金 or <u>6ヶ月分</u> のリース料
土地費 建物費	取得価格 or1年分のリース料	<u>6ヶ月分</u> のローン支払金 or <u>6ヶ月分</u> のリース料

損害賠償能力 (国土交通省告示において規定)

貸切バス事業者が事故発生時に確実な賠償を行い、被害者保護を図る観点から、貸切バス事業者が旅客の生命等の損害を賠償するために締結すべき損害賠償責任保険・共済の賠償限度額を対人8,000万円以上から対人無制限に引き上げた。

悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施

バス・タクシー・トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達改正(抜粋)

監査方針

平成25年
10月1日施行

(1) 悪質な事業者に対する集中的な監査実施

- ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**
- ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び**継続的に監視していく事業者のリストを整備**

(2) 街頭監査を新設

- ・ バス分野を念頭に**街頭監査を新設**
- ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の**運行実態を点検**

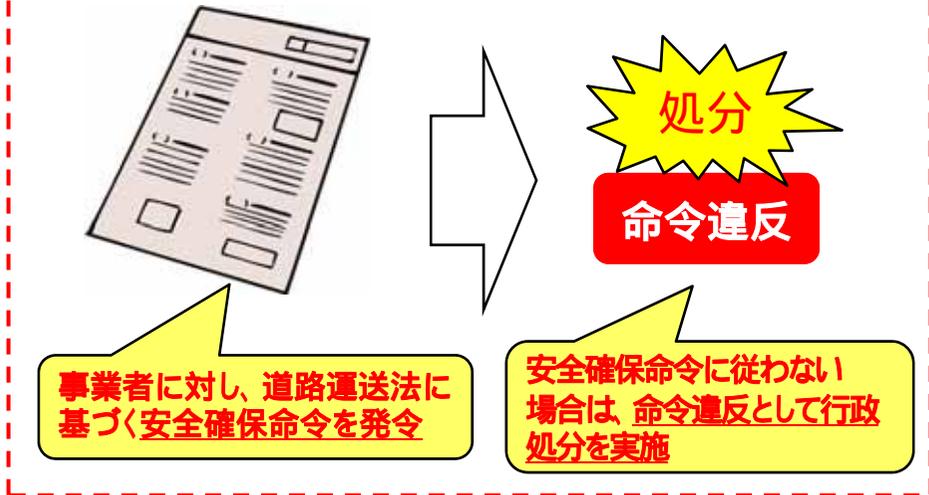
街頭監査の実施事例

バス停留所等において、街頭監査を実施(平成25年12月実施)
街頭監査では法令違反は認められなかった



バス停留所等において、地方運輸局、運輸支局の職員が運転者への聞き取りを行い、法令遵守状況等について確認を実施

重大な法令違反がある場合の対応例



事業者に対し、道路運送法に基づく安全確保命令を発令

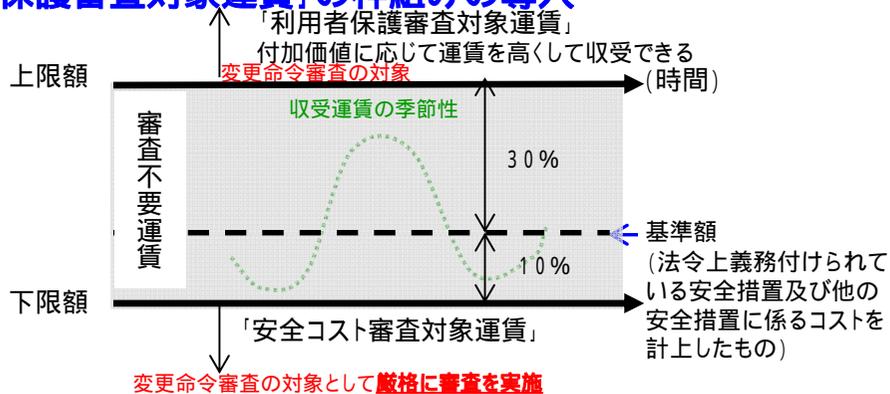
安全確保命令に従わない場合は、命令違反として行政処分を実施

WGの設置

平成24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WG(座長:加藤博和 名古屋大学大学院准教授)」を設置し、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、以下のとおりとりまとめた。

とりまとめ内容

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」、「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入



2. 合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した合理的でわかりやすい制度である、「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化。

料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

今後の進め方

平成25年度中に速やかに新制度へ移行することとし、逐次、準備や進捗の状況等を検証

貸切バス運賃・料金制度WGを再開し、以下の項目を検討

検討項目

- 貸切バス事業者の要素別原価の集計結果
・貸切バス事業者の中から選定した標準能率事業者の要素別原価の集計結果の検証
- 「時間・キロ併用制運賃方式」の基準額
・に基づき算定した基準額について検討
- 運賃ブロックの検討
・大都市圏における運賃ブロックの設定要否について検討
- 運賃関連通達の改正
・貸切バスの運賃関連通達の改正内容について検討
- 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応
・運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入の検討
- 円滑な移行のための環境整備
・新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促すため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知の検討

平成25年12月 第1回 開催
平成26年1・2月 第2・3回 開催予定

○貸切バスの新許可基準に基づく申請状況

- 昨年11月1日以降の申請について新基準が適用。
- これまでの申請受付件数は昨年11月3件、12月4件の計7件（なお、平成23年は11月1件、12月3件の計4件）。
- 役員の新法令試験は1回実施(1回で合格)

○運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大

- 各都県バス協会会員向け及び非会員向けの各説明会において、義務付け対象の拡大について説明。
- 昨年10月1日から本年1月6日までの間に、新たに義務付け対象となった事業者から安全管理規程及び安全統括管理者選任の届出を受理。
- 未届出事業者に対しては、早急に届出を行うよう関東運輸局、運輸支局より行政指導を実施予定。

○法令遵守状況に係る自己点検制度の導入状況

- 各都県バス協会会員向け及び非会員向けの各説明会において制度について説明。
- 昨年12月末までに対象事業者の選定及び自己点検表の発送・回収を実施。
- 本年1月より、回収された自己点検表の精査を行うとともに、個別事業者への指導を本年9月までに実施予定。

○過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用

- 昨年8月1日より新基準が適用。
- 各都県バス協会会員向け及び非会員向けの各説明会において新基準について説明。
- 今後も運行管理者等指導講習等のあらゆる機会を通じて周知を予定。

○デジタル式運行記録計の活用

- 本年1月1日より長距離・ワンマン運行を行う場合はデジタル式運行記録計による運行管理の義務付けを適用。
- 各都県バス協会会員向け及び非会員向けの各説明会において説明。
- 今後も運行管理者等指導講習等のあらゆる機会を通じて周知を予定。
- 運行管理の高度化に係る補助金の申請受付業務を引き続き実施(平成25年度は終了)。

その他の安全対策の実施状況について

平成26年1月27日施行

運転者の過労運転防止のために、事業者に対して必要な措置を講ずることを法律上明確化。
旅客自動車運送適正化事業を創設し、民間団体等による事業者への法令遵守に関する指導等を実施。

運転者の過労運転防止の明確化

輸送の安全確保のために運転者の過労運転防止は極めて重要であることから、事業者が必要な措置を講ずることを明記

旅客自動車運送適正化事業の創設

違法行為を防止するため、民間団体等による事業者への指導等を行う事業

・道路運送法第43条の2により、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とする一般社団法人又は一般財団法人を「旅客自動車運送適正化事業実施機関」に指定

民間団体等の
自主的な活動

輸送の安全阻害行為の防止、法令遵守に関する指導等を通じ、旅客自動車運送に関する秩序の確立を図る

国土交通省地方運輸局・運輸支局

(道路運送法第94条ほか)

事業者に対する報告聴取
事業者に対する立入検査・質問聴取
法令違反を行った事業者に対する行政処分・
改善指導

監査担当職員：342名(平成25年度)

適正化事業実施機関

(道路運送法第43条の3)

法令遵守に関する事業者への指導
無許可営業防止のための啓発活動
事業の秩序確立に向けた啓発・広報活動
旅客からの苦情の処理
行政機関への報告

指定

連携

協力

安全・安心の確保と環境対策の推進

(1) 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

概算決定額：58百万円

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故は、背景にある組織的・構造的な問題の解明など、高度かつ複合的な事故要因の調査分析と、これに基づく有効な再発防止策の提言が求められる。

このため、国土交通省自動車局、道路局及び警察庁交通局の協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設け、事故要因の調査分析と再発防止策の提言を行わせる。

これまでの事故要因分析の課題

- 事故背景の解明が不十分
- 高度かつ複合的な調査・分析体制の不足
- 関係機関の更なる連携強化の必要
- より客観的で質の高い提言の必要

今後の事故要因分析の方向性

事故の背景にある組織的・構造的な問題の更なる解明

表面的な事故原因に止まらず、事故の背景に潜む業界構造や企業構造に起因する要因を検証

高度かつ複合的な分析の実現

各分野の専門的知見を集結し、複合的要因による事案に対処できる、高い専門性をもった調査体制を整備

事業用自動車事故の総合的かつ高度な分析体制の確立

高度な分析体制を確立するためのプラットフォームを、3局が協力して整備し、あらゆる関連情報を最大限活用

再発防止策の提言機能強化

行政が定めた安全基準や規制の問題をも洗い出し、客観的立場から、規制の問題点や改善点を含む、質の高い提言



(2) 自動車運送事業者等に対する監査体制の強化

概算決定額: 37百万円

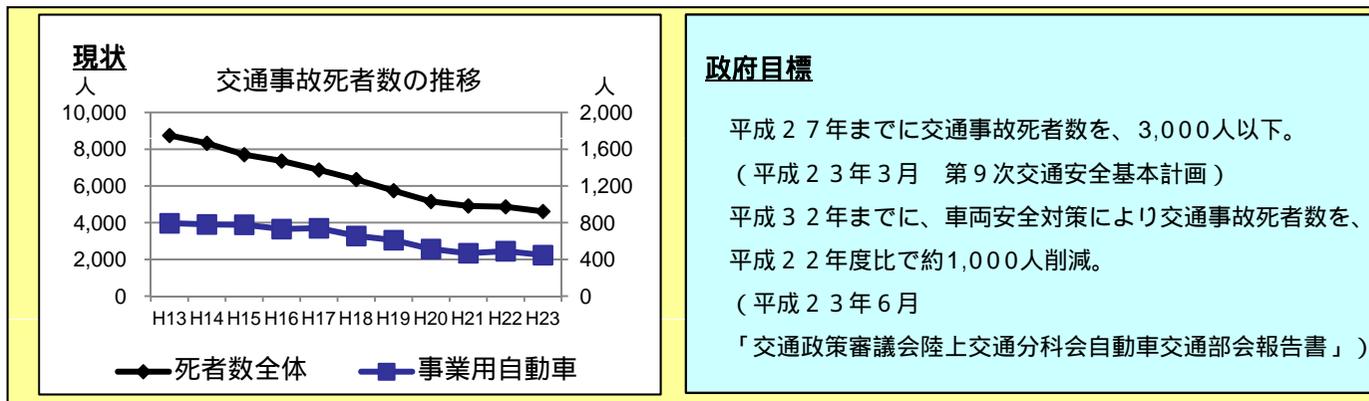
ITを活用して、自動車運送事業者への監査を実施することで、効率的かつ効果的に法令等の遵守状況を確認し、事業用自動車に係る事故の未然防止及び削減を図る。

監査に係る体制の充実 **14名の増員**(平成26年度) **全国合計で356名**
(監査要員の増員、研修の充実 等)

(3) 自動車運送事業の安全総合対策事業 (事故防止対策支援推進事業)

概算決定額: 1,008百万円

事業用自動車は、運送のプロとして、より高度な安全性を求められることから、様々な安全対策に取り組んできたが、未だに事故の減少の歩みが遅い現状を踏まえ、事業者における安全対策を強化するため、以下の支援を行う。



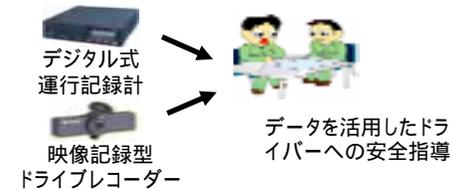


1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援



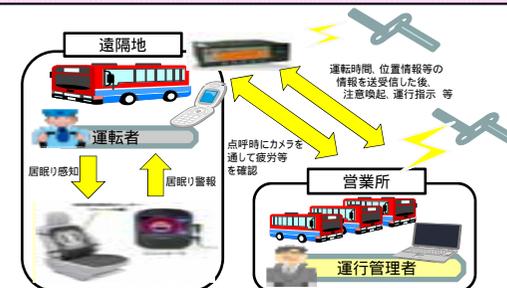
デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援



外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援

4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労運転防止等のため、営業所を離れた遠隔地でのリアルタイムの運行管理等を行う機器を導入する等、貸切バス事業者等の先進的な取り組みを支援



高速・貸切バスの安全性向上のための経営モデルの構築に関する調査

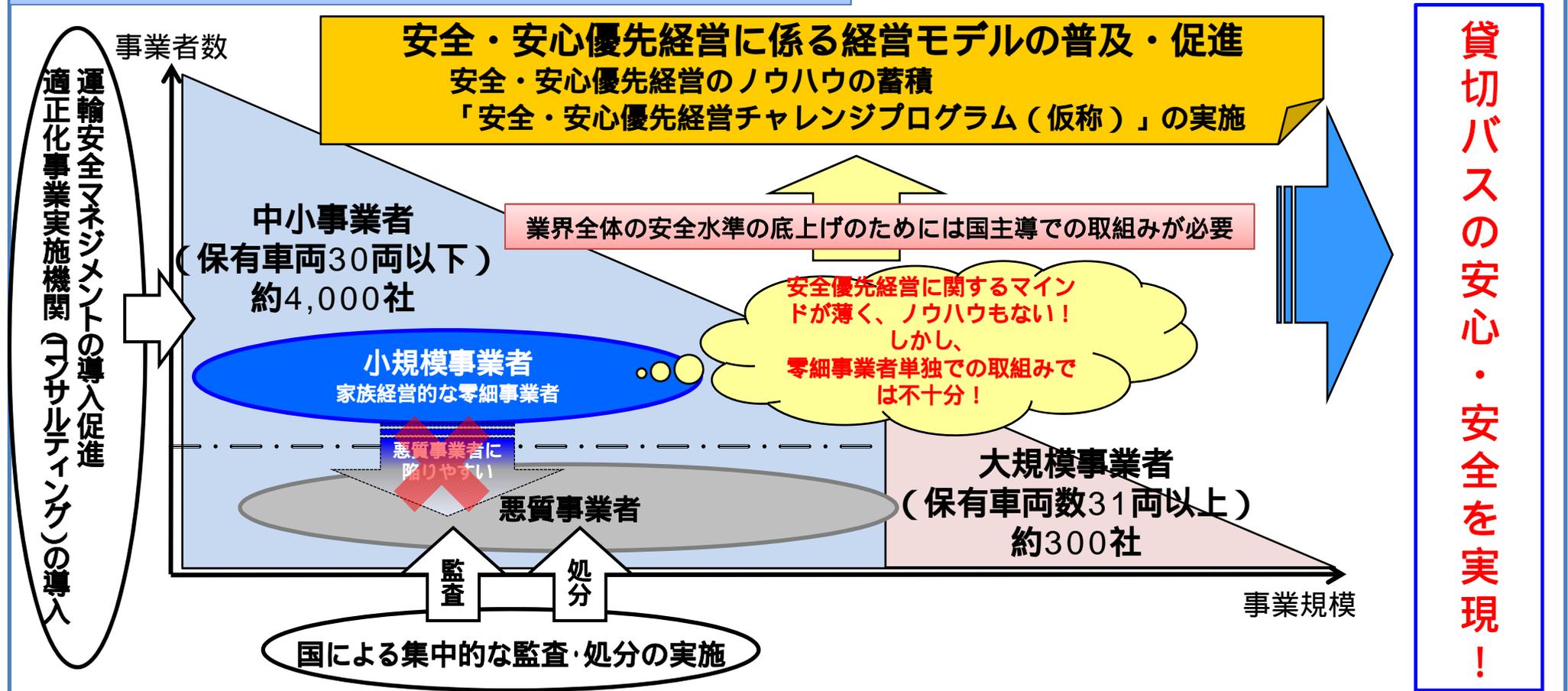
(地域公共交通維持・活性化推進費 33,833千円の内数)

概要

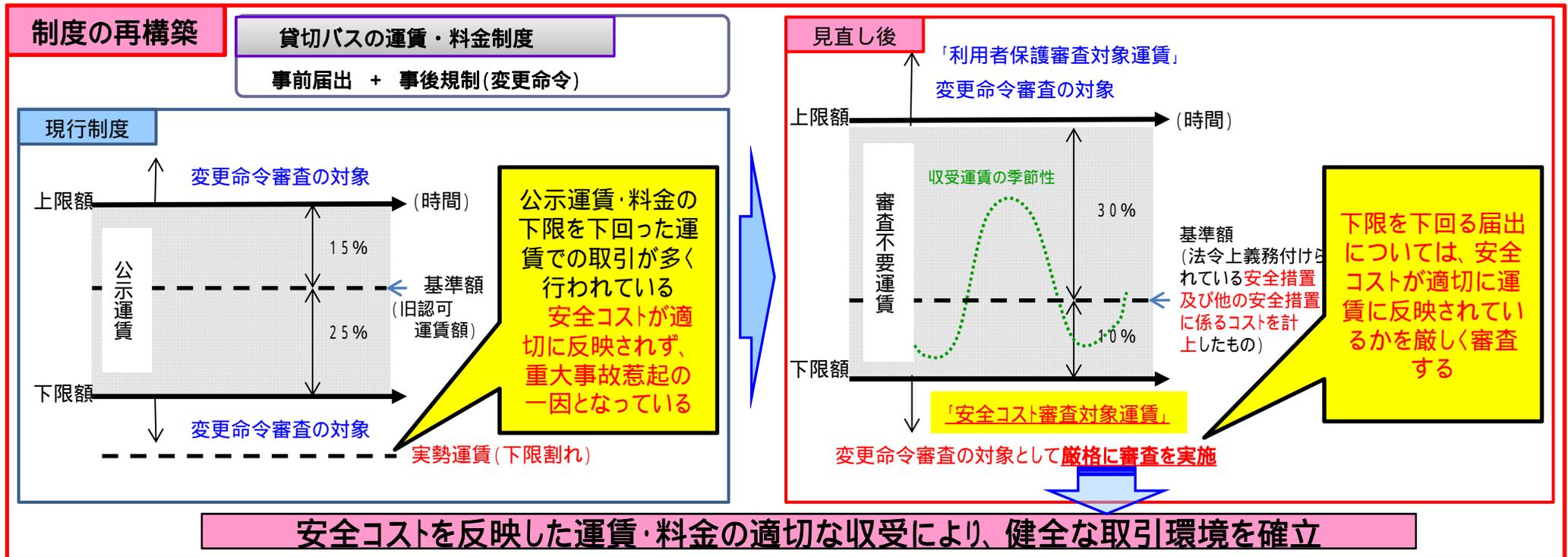
国土交通省では、「**高速・貸切バスの安全・安心回復プラン**」に基づき、高速バス・貸切バスの安全性向上に向け、集中的に取り組み、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行い、取り組み内容の充実強化を図ることとしている。

これを踏まえ、貸切バスの信頼の回復に向けて、**特に小規模貸切バス事業者に対しての安全・安心優先の経営モデルを普及・促進**させるため、**優良貸切バス事業者による安全・安心優先経営のノウハウの蓄積**や**安全・安心優先経営を目指す事業者による「安全・安心優先経営チャレンジプログラム(仮称)」**を実施する。

貸切バス事業の安全性向上に向けた取り組み



「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づく貸切バス運賃・料金に係る運用体制の強化



平成26年度からの貸切バスの新たな運賃・料金制度の運用開始に伴う新たな事務対応のための定員を新設。

運輸局自動車交通部旅客第一課 **3名の増員**(平成28年度末までの時限定員)

アルコール検査の現状と制度改正

平成25年12月16日施行

1. 現状

- 対面：営業所に備えられたアルコール検知器により検査を実施し、運行管理者又は補助者(以下「運行管理者等」という。)が検査結果を確認する。
- 遠隔地：遠隔地で乗務を開始・終了する場合、運転者に所属営業所のアルコール検知器を携行させ、運転者自らが検査を実施し、検査結果を運行管理者等へ報告する。

平成23年5月より点呼時のアルコール検知器使用を義務付け

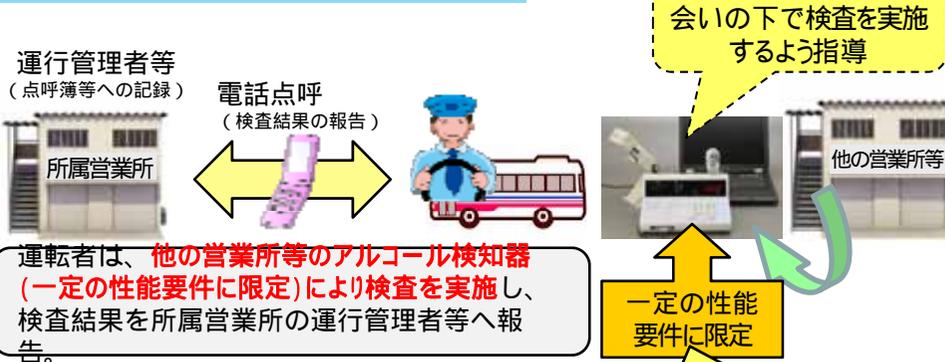
2. 実効性向上のための制度改正(平成25年12月16日施行)

- 運転者が、遠隔地であって同一事業者の他の営業所又は共同運行事業者の営業所等(以下「他の営業所等」という。)において乗務を開始・終了する場合には、他の営業所等の運行管理者等の立ち会いの下で検査を実施するよう指導することとする。
- これに合わせて、これまでの検査方法は引き続き有効としつつ、新たに、他の営業所等において乗務を開始・終了する場合には、**他の営業所等に備えられたアルコール検知器(一定の性能要件に限定)を使用する方法を認める**こととする。

現状の遠隔地での検査方法



制度改正後の遠隔地での検査方法



新制度を活用するにあたり事業者が遵守・留意すべき事項

- 他の営業所等のアルコール検知器を使用する場合は、**検知器の使用方法等**について、**双方の運行管理規程に明記**すること。
 - 共同運行事業者等の営業所のアルコール検知器を使用する場合は、**双方の事業者間において検知器の使用方法等に関する取り決めを行うとともに、契約書等の書面により保存**すること。
- アルコール検査の実施に係る法令違反は、他の営業所等のアルコール検知器の常時有効保持義務違反が確認された場合を除き、従来とおり所属営業所が責任を負うこととなる。

【性能要件について】

- 他の営業所等のアルコール検知器の性能要件は以下のとおりとする。
- イ. 常時営業所に設置されており、
 - ロ. 検査日時及び測定数値を「自動的に」記録できるもの(所属営業所は一定期間ごとに測定結果の確認等を実施)

通達改正公布・施行:平成25年12月16日

平成21年以前の飲酒運転防止に関する対策

- 運転者に対する点呼時において、「疲労、疾病、飲酒その他の理由により安全な運転をすることができないおそれの有無」の確認の義務付け
- 必要に応じて、本省又は各地方運輸局において飲酒運転防止に関する通達を発令したほか、監査や運行管理者講習等の機会を捉えて、飲酒運転防止の徹底に関する周知・指導を実施

「事業用自動車総合安全プラン2009」の策定(平成21年3月)

(目標設定) 飲酒運転ゼロ

- (重点施策) ➢ 点呼時におけるアルコールチェッカーの使用の義務付け
➢ 飲酒運転に対する行政処分の強化 等

処分基準の一部改正(平成21年10月)

酒酔い・酒気帯び乗務の処分厳格化、飲酒運転等に係る指導監督義務違反の事業停止処分強化 等

旅客運輸規則、貨物安全規則の一部改正(平成22年4月)

- ・ 酒気を帯びた乗務員の乗務を禁止
- ・ 運転者に対する点呼時において、酒気帯びの有無を確認・記録について、法令(省令)上明確に規定

アルコール検知器の使用義務付け(施行)(平成23年5月)

点呼時のアルコール検知器の使用等の義務付け(施行)

処分基準の一部改正(平成23年5月)

アルコール検知器備え義務違反、常時有効保持義務違反等の新設



運転者に対する指導監督マニュアル(平成24年4月)

アルコールに関する基礎知識や酒気帯び状態の運転への影響、仮眠前の飲酒習慣の改善など、事業者が運転者に対して実施すべき安全教育の内容・実施方法等をマニュアル化

アルコール検査の実効性向上策(平成25年12月) 本制度改正

他の営業所等のアルコール検知器(一定の性能要件を限定)を使用する方法を許容

安全プラン2009を踏まえ、事業者に対する安全対策の強化

道路交通法 刑法の累次の改正による
運転者に対する飲酒運転の厳罰化

新高速乗合バスへの移行に関する実態

主要区間における年末年始の1日平均供給便数の比較

	平成24・25年末年始 (平成24年12月21日(金)～平成25年1月20日(日))		平成25・26年末年始 (平成25年12月20日(金)～平成26年1月19日(日))	
	高速ツアーバス (主要6者)	高速乗合バス	新高速乗合バス (移行事業者主要6者)	高速乗合バス
東京～大阪間	177便	103便	142便 (-20%)	129便 (+25%)
合計	280便		271便 (-3%)	
東京～仙台間	53便	31便	57便 (+8%)	35便 (+13%)
合計	84便		91便 (+8%)	
東京～金沢間	34便	20便	20便 (-41%)	21便 (+5%)
合計	54便		41便 (-24%)	
大阪～福岡間	15便	3便	7便 (-53%)	2便 (-33%)
合計	18便		10便 (-44%)	

便数の端数は四捨五入している

新高速乗合バスへの移行に際して廃止路線した路線

新高速乗合バス移行時において廃止した路線

事業者名	路線	乗車地		路線	降車地	運行回数 (1日あたり平均)	
Willer Express	なし						
オリオンツアー	TDL	東京(東京駅、新宿駅)	➔	京都	奈良	和歌山	1
	和歌山	奈良		京都	東京(東京駅、新宿駅)	TDL	1
平成エンタープライズ	なし						
ジャムジャムエクスプレス		東京(東京駅、新宿駅)	➔	岡山	高松	1	
	高松	岡山		横浜	東京(東京駅、新宿駅)	1	
	TDL	東京(東京駅、新宿駅)		一ノ関	盛岡	1	
	盛岡	一ノ関		東京(東京駅、新宿駅)	TDL	1	
さくら観光(桜交通)		東京(東京駅、新宿駅)	➔	福山	広島	1	
	広島	福山		横浜	東京(東京駅、新宿駅)	1	
旅バス(キラキラ号)	なし						

調査概要

調査時期	平成24年12月3日～12月20日
調査対象	平成24年9月末時点の「高速ツアーバス運行事業者リスト」に掲げられた貸切バス事業者228者のうち、新高速乗合バスへ移行しなかった等の事業者156者
調査方法	各地方運輸局等より貸切バス事業者へ調査票を送付
回答数	57事業者
回答率	36.5%

調査内容

保有車両数について

高速ツアーバス運行当時と現在の保有車両数

従業員の雇用状況について

高速ツアーバス運行当時と現在の雇用人数

運送収入構成について

平成23・24・25(11月末時点)年の運送収入構成(高速ツアーバス、貸切バスツアー、インバウンド運送等)

新高速乗合バスへの移行について

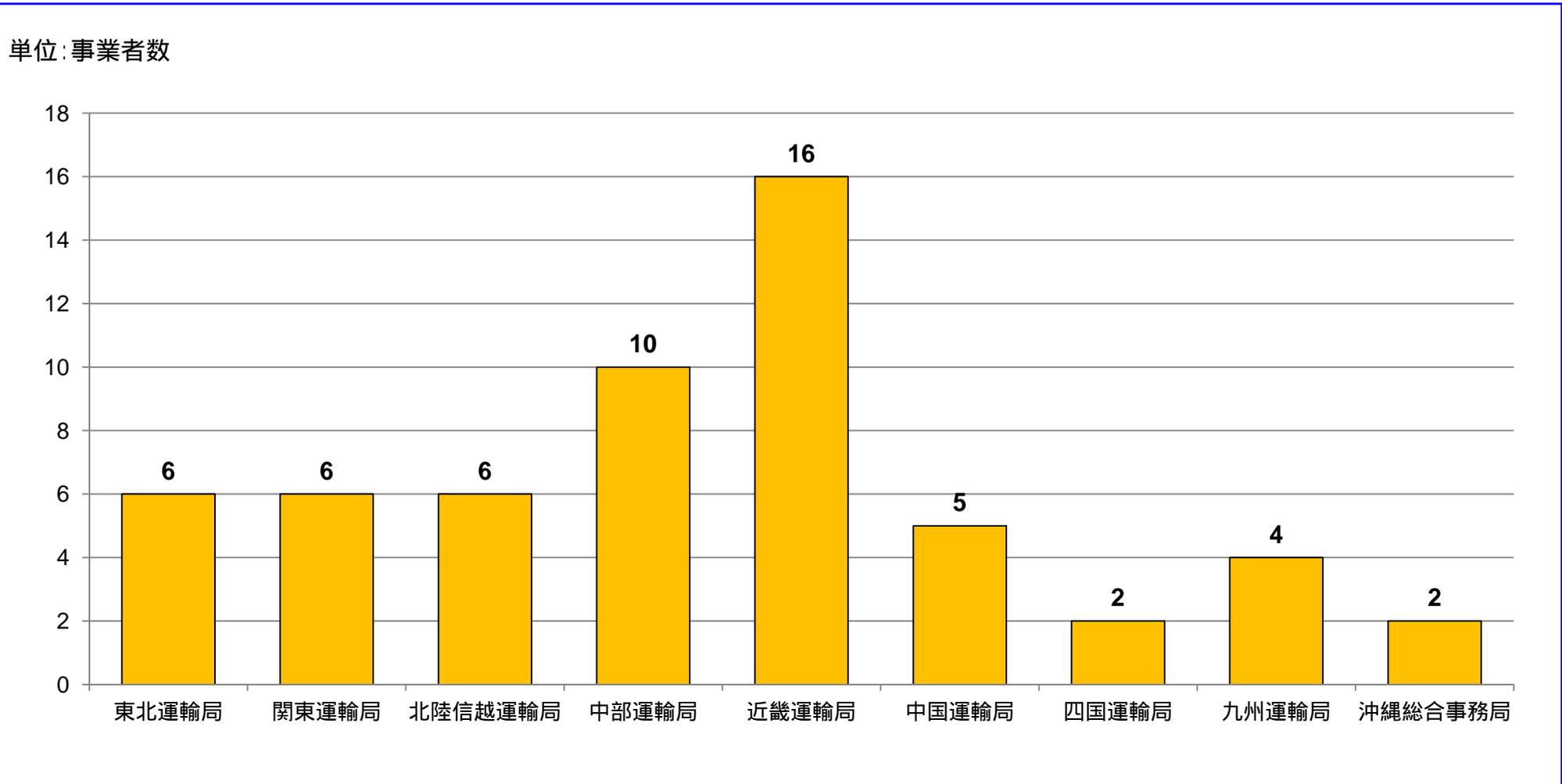
新高速乗合バスへ移行しなかった理由

インバウンドへの対応について

インバウンド運送を行う意向の有無、インバウンド運送の問題点等

新高速乗合バスへ移行しなかった事業者の動向

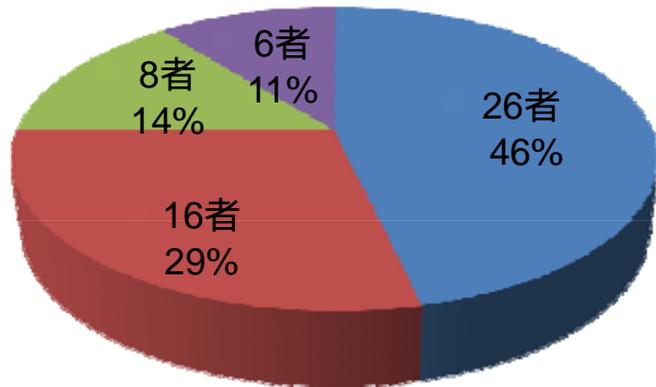
各地方運輸局等別による回答事業者数 合計57事業者



新高速乗合バスへ移行しなかった事業者の動向

高速ツアーバス運行当時と現在の保有車両数について

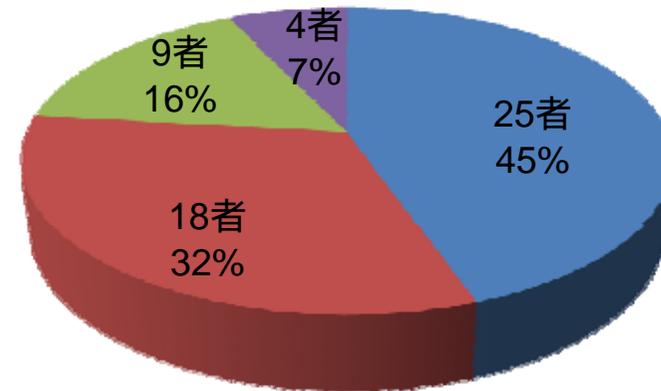
高速ツアーバス運行当時の保有車両数



■ 5～10両 ■ 11～20両 ■ 21～30両 ■ 31両～

注) 未回答者を除く

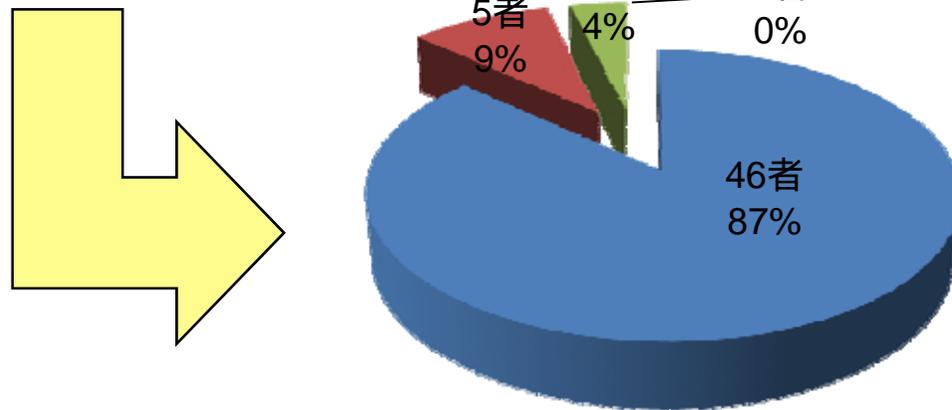
現在の保有車両数



■ 5～10両 ■ 11～20両 ■ 21～30両 ■ 31両～

注) 未回答者を除く

高速ツアーバスを運行していた車両数

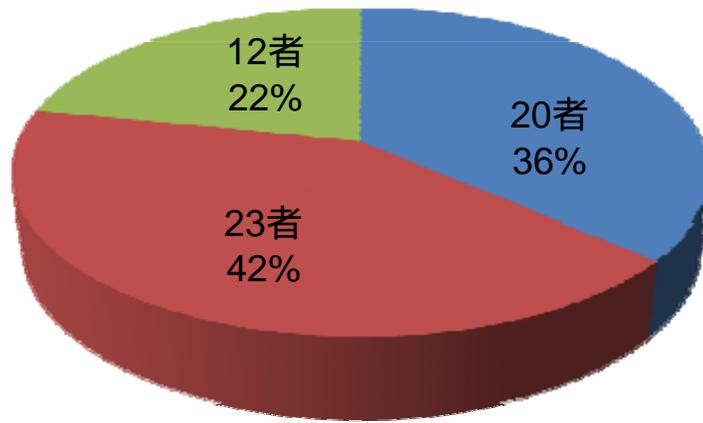


■ 1～5両 ■ 6～10両 ■ 11～20両 ■ 21両～

新高速乗合バスへ移行しなかった事業者の動向

高速ツアーバス運行当時と現在の従業員の雇用状況について

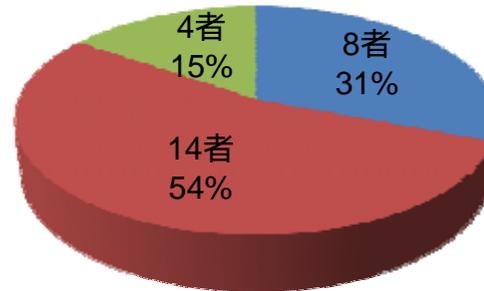
全事業者の雇用状況



■ 従業員減 ■ 変化なし ■ 従業員増

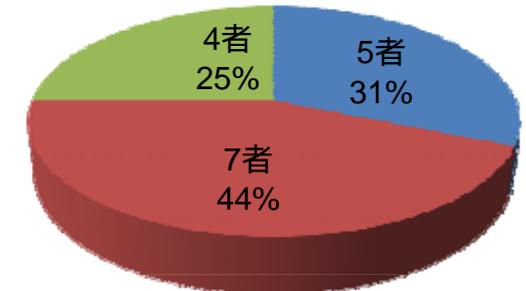
注) 未回答者を除く

保有車両5～10両の事業者



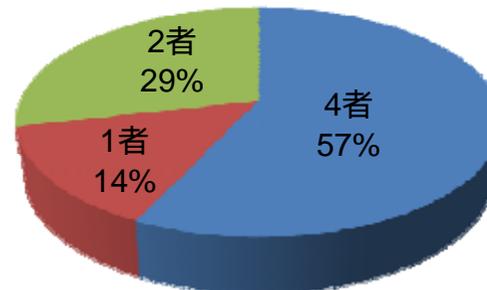
■ 従業員減 ■ 変化なし ■ 従業員増

保有車両11～20両の事業者



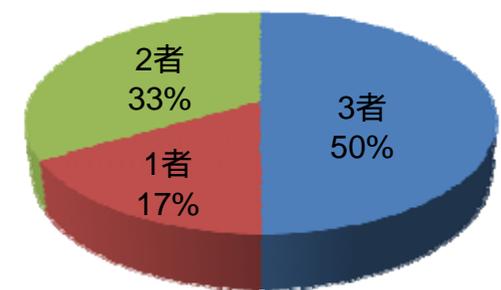
■ 従業員減 ■ 変化なし ■ 従業員増

保有車両21～30両の事業者



■ 従業員減 ■ 変化なし ■ 従業員増

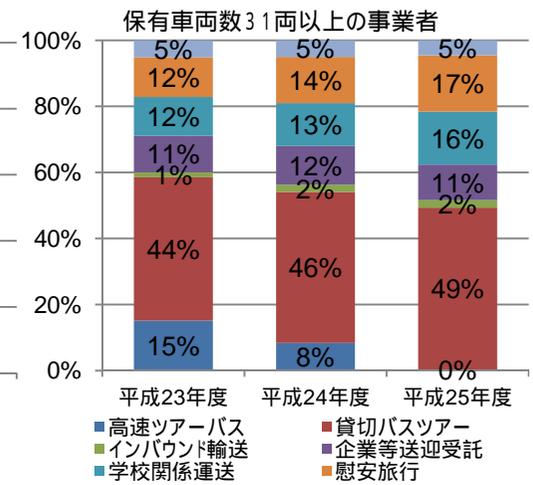
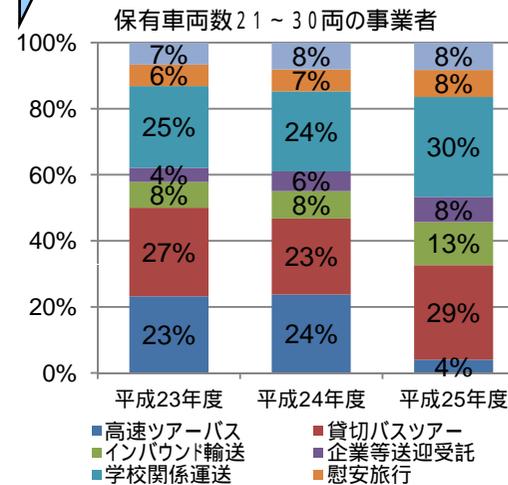
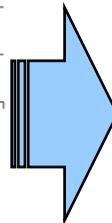
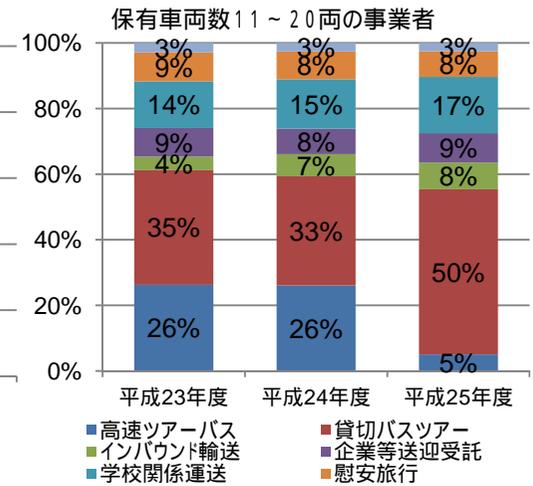
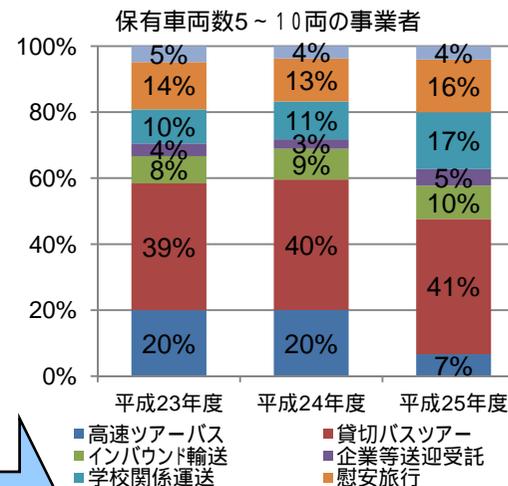
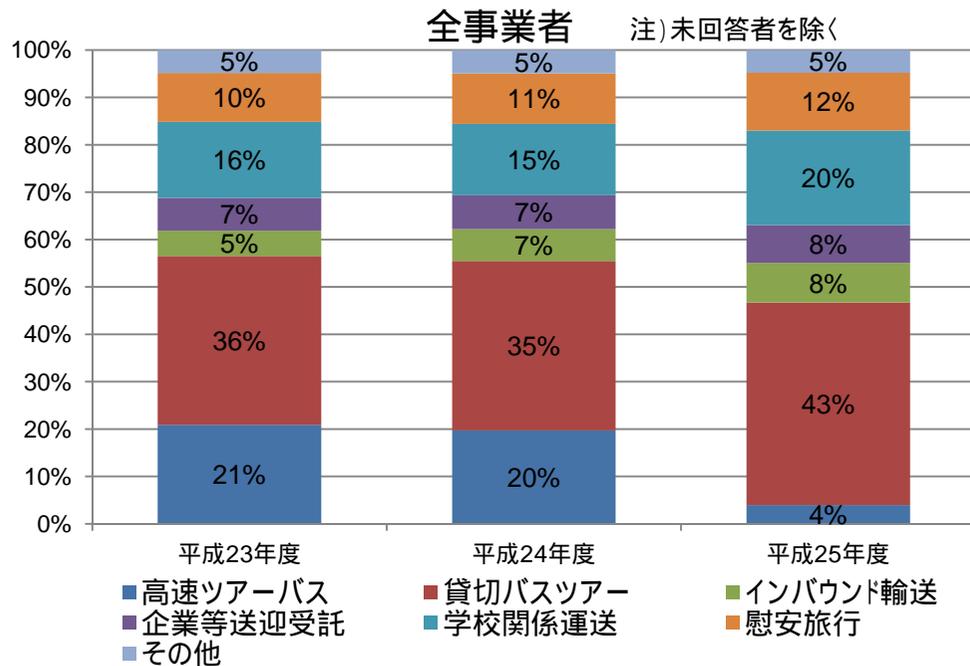
保有車両31両以上の事業者



■ 従業員減 ■ 変化なし ■ 従業員増

新高速乗合バスへ移行しなかった事業者の動向

平成23・24・25年度の運送収入構成について



新高速乗合バスへ移行しなかった理由

許可等の条件に関する理由

- ・乗務員・車両確保、宿泊地での車庫や運行管理が困難なため
- ・新たに営業所を開設することが出来なかったため。
- ・停留所を設置することができなかったため。
- ・受託していたツアーバス運行会社が移行するもバス停の発着枠の関係で受委託関係が継続出来なくなったため。
- ・一般貸切バスとして適正な運行管理を実施するほうが好ましいと考えたため。

経済面に関する理由

- ・収受運賃と経費が伴わないため。
- ・移行するには大きな経費がかかるため。
- ・需要が少ないと見込まれる中で運行するには採算面から困難と判断した。

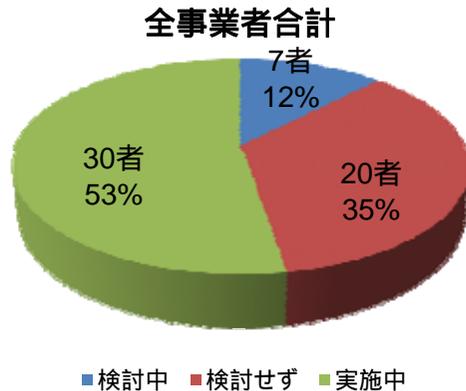
その他の理由

- ・学校輸送がメインであり、週末しかツアーバスは受託できないため。
- ・事業の将来性に不透明感を感じたため。
- ・夏期、冬期、GWのピーク時のみの運行だけだったので、移行してまで運行しようとは思わなかった。
- ・鹿児島～大阪の1路線のみ運行していたが、LCC就航後、利用者が減少したため移行しても乗客が増える見込みがないと判断したため。
- ・世間の風当たりが強く、会社の信頼を失墜させる恐れがあったため。

新たに行うこととした運送

- ・旅行会社のツアーとホテル送迎運送を増やした。
- ・新規顧客の開拓と今後予想されるインバウンドへの対応。
- ・自治体や学校関係と一般個人向けの運送に傾注している。
- ・葬儀送迎、従業員送迎、温泉地の送迎運送。
- ・スクールバス及びコミュニティバスの増強

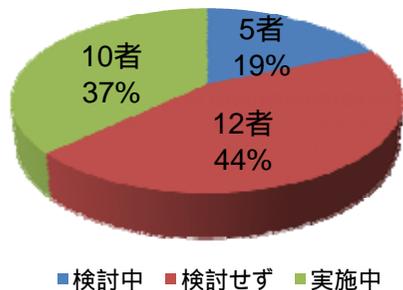
インバウンド運送を行う意向の有無



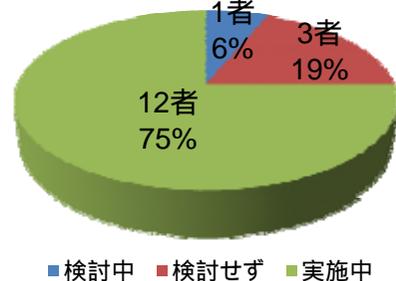
「検討中」と回答した事業者が実施している取り組み内容

- ・ 海外の旅行会社に対する営業活動及び商談会への参加。
- ・ 新型車両の導入と運転手に対する教育。
- ・ 社内の人材確保及びエージェントとの取引。

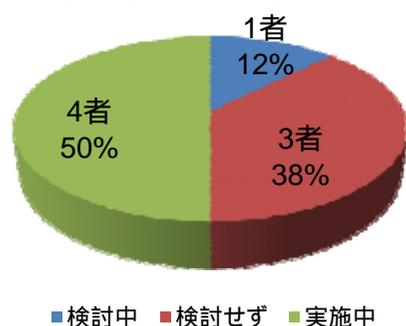
保有車両数5～10両の事業者



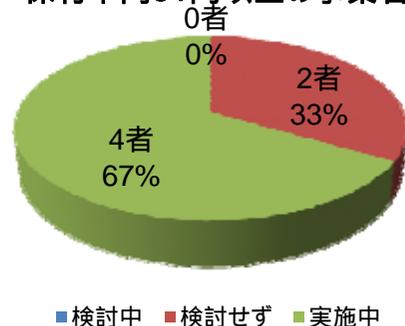
保有車両数11～20両の事業者



保有車両数21～30両の事業者



保有車両数31両以上の事業者



「実施中」と回答した事業者がインバウンド運送を行っている上での問題点

- ・ 突然のキャンセルや行程の変更が多く発生し、当日や運行中に変更を伝えてくる。運行指示書とは違ってしまいうため運転手が慌ててしまい、安全に支障をきたすおそれがある。
- ・ 低価格での受注になってしまう。また、未収金の回収が難しい。
- ・ 法定拘束時間を超えるような運送依頼があり、運転手の交替を余儀なくされる。
- ・ 区域外運送となる依頼がある。

平成25年9月17日(火)、JR博多駅筑紫口バス停留所に乗り入れている新高速乗合バス事業者が、バス利用者の待合施設として「BUS STOP CAFE」をオープン。バス停留所から直ぐのところに位置している。御手洗い、PC、コンセント、Wi-Fi回線などの利用が可能であり、飲食類の提供も行われている。また、バス乗降時だけでなくそれ以外での利用も可能となっている。



正面入口

営業時間

[月~土]7:00-24:00

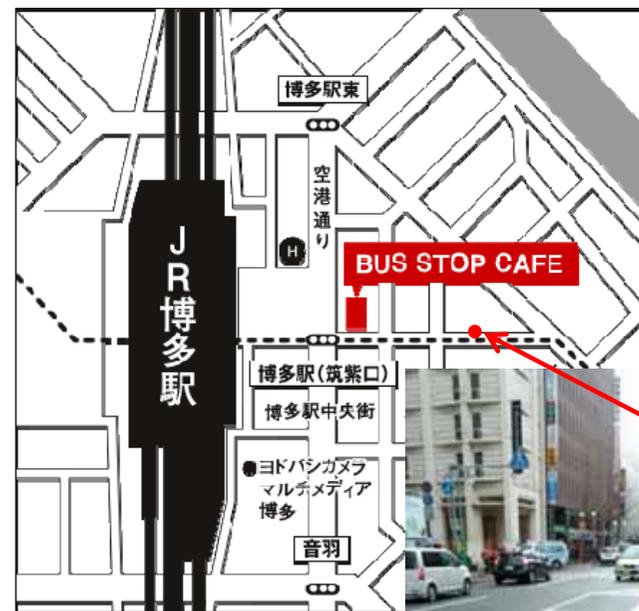
[日・祝]7:00-22:00



店内の様子



店内のバス運行情報の表示



JR博多駅筑紫口
バス停留所



従前の高速ツアーバスに該当する運行への対応について

従前の高速ツアーバスに該当する運行については、**新高速乗合バスの制度の下で必要となる、輸送の安全確保及び利用者の保護のための取組を実施せずに運行を行うもの**であり、こうした運行は**高速乗合バス事業者との競争条件の公平性に問題のあるものであることから、適正かつ合理的な旅客自動車運送事業の運営とは言えず**、したがって、**事業の健全な発達を阻害するものであるものとして、同法第30条第2項違反とする方向で現在パブリックコメント中。**

対象	適用関係	【参照条文】 道路運送法(昭和26年法律第183号)(抄) (公衆の利便を阻害する行為の禁止等) 第三十条(略) 2 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。 3 (略) 4 国土交通大臣は、前三項に規定する行為があるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、当該行為の停止又は変更を命ずることができる。 (許可の取消し等) 第四十条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。 二~三(略) 第九十八条 次の各号のいずれかに該当する者は、百万円以下の罰金に処する。 十一 (略)、第三十条第四項、(略)の規定による命令に違反した者 旅行業法(昭和27年法律第239号)(抄) (禁止行為) 第十三条(略) 2(略) 3 旅行業者等又はその代理人、使用人その他の従業者は、その取り扱う旅行業務に関連して次に掲げる行為を行ってはならない。 一 旅行者に対し、旅行地において施行されている法令に違反する行為を行うことをあつせんし、又はその行為を行うことに関し便宜を供与すること。 二 旅行者に対し、旅行地において施行されている法令に違反するサービスの提供を受けることをあつせんし、又はその提供を受けることに関し便宜を供与すること。 三・四(略) (登録の取消し等) 第十九条 観光庁長官は、旅行業者等が次の各号の一に該当するときは、六箇月以内の期間を定めて業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したとき。 二~三(略) 2~3(略) 第三十条 第十九条第一項の規定による業務の停止の命令に違反した者は、五十万円以下の罰金に処する。
貸切バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> 道路運送法第30条第2項違反(健全発達阻害競争違反)による処分。 必要に応じて、同法第30条第4項(停止変更命令)の対象。 命令に違反した場合、同法第40条(許可取消等)や第98条(罰則)の適用。 	
旅行業者	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業者の違反が確定した段階で、「法令に違反するサービスを斡旋した」として旅行業法第19条(業務停止命令・登録取消)の対象。 命令に違反した場合、第30条(罰則)の適用。 	

新高速バス制度以降の高速バス市場の動向

2014年1月14日



短期的視点

旧・高速ツアーバスの輸送実績

【データ】

- 旧・高速ツアーバス事業者のうち大手6社グループの合計値。6社で旧ツアーの7～8割程度のシェアと推測される
- 「東 阪」は首都圏 京阪神、「東 仙」は首都圏 仙台の、該当日1日あたり、片道あたり（下り便）の実績

輸送人員

	年末繁忙日		11月平日	
	東 阪	東 仙	東 阪	東 仙
2011年	3,436人	1,811人	1,150人	412人
2013年	2,892人	1,233人	1,241人	451人
成長率	-15.8%	-31.9%	+7.9%	+9.5%

繁忙期の人員は減少

平日の人員は増加

台数

2011年	94台	51台	49台	27台
2013年	78台	34台	47台	24台
成長率	-17.0%	-33.3%	-4.1%	-11.1%

続行便が大幅減

平日は乗車率向上

客単価

2011年	7,628円	5,119円	4,810円	3,242円
2013年	7,938円	5,890円	5,103円	3,398円
上昇率	+4.1%	+15.1%	+6.1%	+4.8%

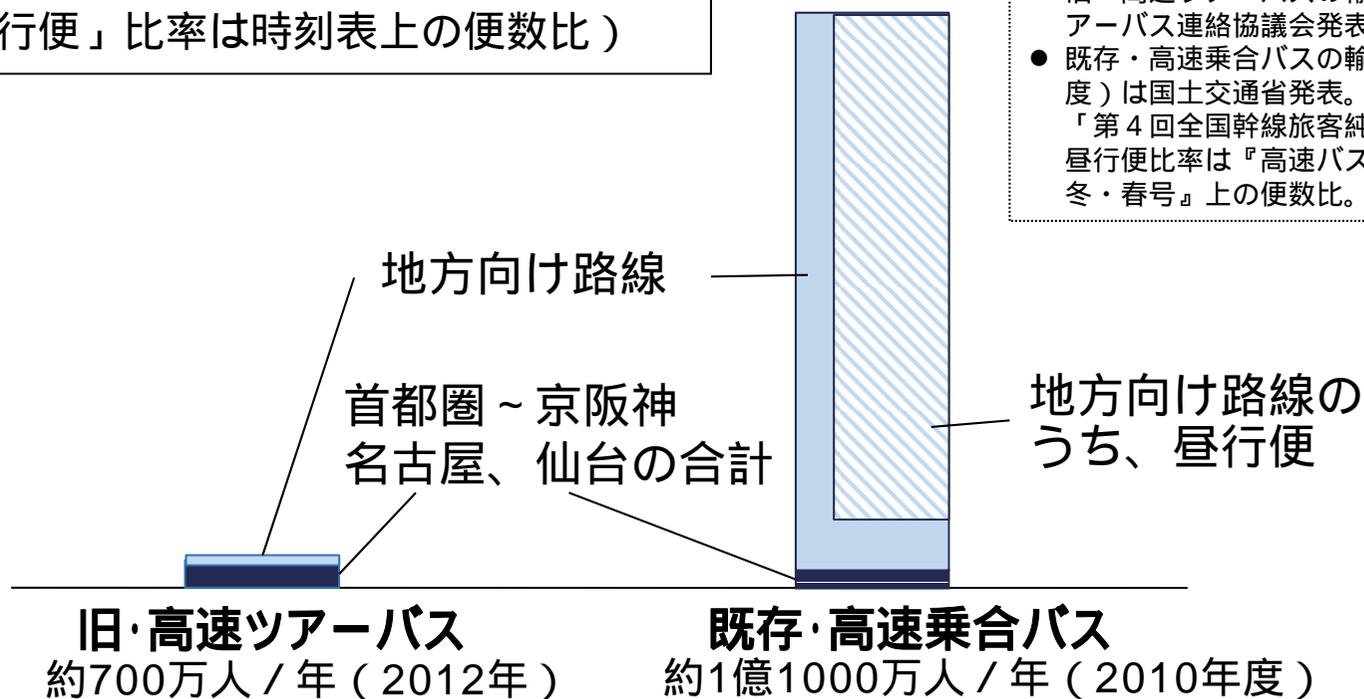
全体的に単価アップ

引き続き集客力は向上しているが、繁忙日は続行便設定が制限され早々に満席（満席でお断りしている）

「新高速」制度の影響

高速バス市場全体における影響

高速バス輸送人員の路線別構成比 (「昼行便」比率は時刻表上の便数比)



【データ】

- 旧・高速ツアーバスの輸送人員は高速ツアーバス連絡協議会発表
- 既存・高速乗合バスの輸送人員(2010年度)は国土交通省発表。路線別構成比は「第4回全国幹線旅客純流動調査」より。昼行便比率は『高速バス時刻表2011～12冬・春号』上の便数比。

旧「ツアー」は高速バス市場全体の約6%のシェア。大都市間に特化
高速バス市場全体への影響は軽微

「新高速」制度の影響

当該路線における影響

消費者への影響

【対象】大都市間路線の乗客

「関西や名古屋出身で、東京で一人暮らしをしている学生の帰省」

「首都圏や大阪のテーマパークへの旅行」など

【影響】値上げ。早々に満席となり予約が取れない

事業者への影響

【対象】旧・高速ツアーバスからの「移行組」事業者

一部（九州島内に特化した者など）を除くほぼ全ての事業者が対象

【影響】繁閑による需要波動に対応できない

続行便による収益を、サービスやプロモーション強化に再投資できない

全体への影響は軽微だが、当事者にとっては解決すべき課題

「新高速」制度の影響

続行便設定が困難な背景

制度的背景

「貸切バス型管理受委託」制度導入により障害はほぼ解消

事業環境的背景

「停留所のキャップ」が続行便設定を制限している

- 極めて短期に移行完了させたため、必要最小限の停留所数しか確保できなかった
- 大都市を中心に一部の箇所では、「増便、続行便を設定しない」ことが停留所設置を認める前提となった

新制度移行後、半年の実績をベースに、当該停留所における続行便設定の可能性や実現方法を検討する必要がある

中長期的視点

高速バス市場の変遷

我が国的高速バス市場の変遷

	トピック	開拓した市場
1964年頃～	<ul style="list-style-type: none">● 国鉄バスと、沿線合弁の高速バス事業者のみ (高速道路が大都市に限定)	<p>開拓できず</p> <ul style="list-style-type: none">● 販売力不足
1983年頃～	<ul style="list-style-type: none">● 高速道路網の拡大● 共同運行クローズドドア制 「地元の名士」既存乗合バス事業者が参入	<p>「地方 大都市」市場</p> <ul style="list-style-type: none">● 全国の地方都市へ路線網拡大● 地方部における既存乗合バス事業者の存在感により需要喚起
2005年頃～	<ul style="list-style-type: none">● 高速ツアーバス登場 同一区間に複数事業者競合● ウェブマーケティング 大都市部の新規需要喚起 電話予約に比べ情報量増加 比較検討しながら予約	<p>「大都市 大都市」市場</p> <ul style="list-style-type: none">● 大都市間路線が急成長● 複数事業者が競合し、座席グレードなど多様化 「バスを選んで乗る」時代

市場タイプごとの今後

「大都市 大都市」市場 ()

主に「移行組」

一部の「大都市～地方の長距離（夜行）路線」を含む

現状

- ウェブマーケティングを活用して潜在需要喚起が急速に進んだ
- 「移行組」を中心に、一部の「既存組」を含め多数の事業者が競合



- 市場は飽和状態に近づいている
- 座席グレード、地上サービスによる差別化戦略を進める事業者と、低コスト戦略を進める事業者（企業体力に基づく低単価志向を含む）に分かれ競争

今後・課題

- 競争が安全軽視を導かないように
 1. レベニューマネジメント（続行便・運賃・販路の最適化）精度アップによる収益性の向上（安全やサービスに再投資するサイクルづくり）
 2. 安全への取組みの可視化（安全性を、バスを選ぶ際の指標の一つとする安全への取組み強化へのインセンティブづくり）

市場タイプごとの今後

「地方 大都市」市場

主に「既存組」

現状

- 既存乗合バス事業者の存在感の大きさによって地方部では定着
- (以前の路線権の関係で) バスどうしの競争はほとんどない



- IT化進展など環境変化を踏まえ、積極的なレベニューマネジメントなど今日的なマーケティング手法の活用余地は大きい

今後・課題

- 移動人口の減少が見込まれる中、現有顧客基盤をベースに、収益性を向上させ、さらなる品質向上や認知拡大に再投資できる「筋肉質」な高速バスづくり

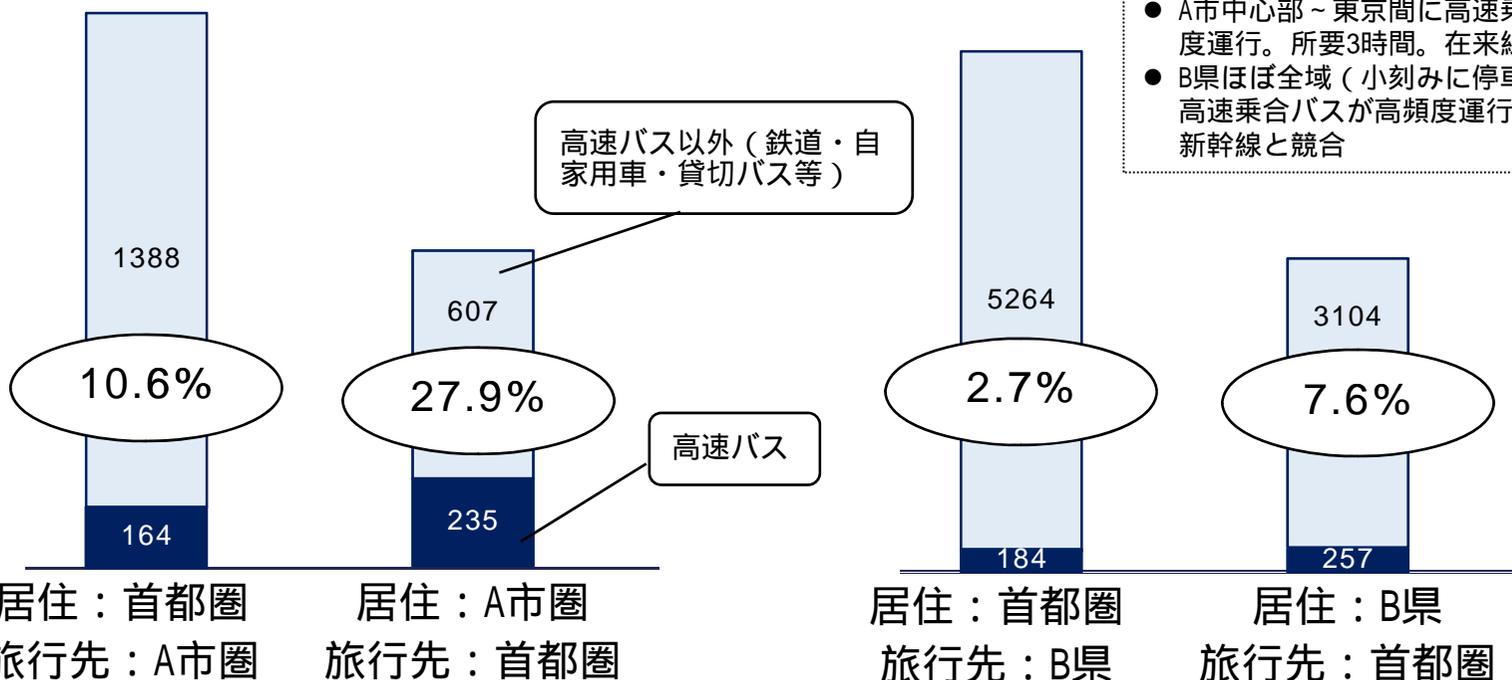
レベニューマネジメントを実現する制度（幅運賃・貸切バス型管理受委託）は整備済み 事業者の奮起に期待

市場タイプごとの今後

未開拓の市場

「大都市・海外 地方」市場

輸送モード別の市場シェア



【データ】

- 「第4回全国幹線旅客純流動調査」より。調査時点（2005年当時）は当該路線に高速ツアーバスは未運行（「既存組」のみ）
- A市中心部～東京間に高速乗合バスが高頻度運行。所要3時間。在来線特急と競合
- B県ほぼ全域（小刻みに停車）～東京間に高速乗合バスが高頻度運行。所要5時間。新幹線と競合

移動全体では「大都市居住 地方へ観光・出張」の方が多いが、高速バス輸送人員は「地方居住者 > 大都市居住者」
大都市圏に高速バスの大きな潜在需要

市場タイプごとの今後

現状

- 「移動」商品（高速バス）と「観光・旅行」商品（パッケージツアーなど）との間が断絶。一部事例を除くと、観光市場における高速バスのシェアは小さい

外部環境の変化

- 個人旅行客の増加（旅行形態が団体から個人へシフト。訪日観光客の増加）
- 自家用車を使わない旅行客の増加（若年層のクルマ離れや高齢化の進展）
- ダイナミックパッケージなど新しい旅行の予約方法、販路の成長

今後・課題

- 大都市からの観光客や訪日観光客（特にFIT）を意識した商品と販路づくり
地元の観光素材の掘り起こしと、それら観光コンテンツとの連携
旅行会社の企画力（見せ方）やウェブの販売力との連携
利用しやすい環境づくりのための事業者どうしの連携

観光立国の一翼を担う責任とプライドを持ち、タテ（地元観光素材や販路を担う旅行会社など）とヨコ（事業者どうし）の連携が肝要

2014年1月14日
京王電鉄バスグループ

「新高速バス制度」施行後の施策と今後の課題について

記

○ 営業施策

1. 「貸切バス型管理の受委託」制度の活用

- (1) 新宿～松本線 2012年12月21日開始
- (2) 新宿～長野線 //

※全国で委託事業者 8社、受託事業者 13社
(平成26年1月1日現在、国交省資料による)

2. カレンダー運賃の適用

- (1) 新宿～大阪(梅田)線 2013年12月21日適用
- (2) 新宿～名古屋線 検討中
- (3) 新宿～仙台・石巻線 //
- (4) 新宿～神戸・姫路線 //

3. 高速バス座席予約・販売システムの機能強化

- (1) 全国35社、97路線の予約サイト「ハイウェイバストットコム」
- (2) 3億7千万円の設備投資によるシステム改修
 - ①「管理の受委託」制度対応 → 委託会社、運行会社の明示等
 - ②カレンダー運賃対応 → 運賃マスター、割引プランの表示改修等
 - ③払戻手数料対応 → 一律100円から段階的に設定可能に

○ 検討課題

- 1. 「道路運送車両の保安基準」改正による斬新なシート形状を活用した営業施策に対する制約(型式認定取得のための高額な開発費用の負担)
- 2. 一般乗合バスの行政処分の服喪期間について、一般乗合バスが行政処分を受けると高速バス事業の展開ができないので、事業別にして欲しい。
- 3. 乗合型管理受委託の見直し→貸切型と同様に受託側車両で委託可能とする。

以上

新宿・渋谷・池袋～大阪梅田線をご利用のお客様へお知らせ

いつも、高速バスをご利用いただきありがとうございます。

新宿・渋谷・池袋 - 大阪線は、12月21日(土)発便より、下記の通り運賃の変更を予定致しております。今後とも、より一層のご利用をお願い申し上げます。

記

ご利用の時期及び曜日に応じた5区分の運賃を設定いたします。

S運賃・A運賃・B運賃・C運賃・D運賃を設定し、適用運賃についてはカレンダーにより指定いたします。

上記運賃設定に伴い、往復割引及び回数券を廃止いたします。

現在お手持ちの回数券は、廃止以降も有効期限内までお使いいただけます。

12月21日以降往復割引運賃廃止に伴い、現在発売しております往復乗車券は、復路乗車日が12月20日以前となるもののみ発売いたします。

12月21日以降の乗車券は当該日の1ヶ月前より発売を開始いたします。

	新宿高速バスターミナル・渋谷駅(渋谷マークシティ)池袋駅東口 中央道三鷹・中央道深大寺・中央道府中・中央道日野・中央道八王子					
	区分	S	A	B	C	D
高速長岡京 名神高槻 名神茨木	大人運賃	8,800円	8,400円	8,200円	7,800円	7,600円
	小児運賃	4,400円	4,400円	4,400円	4,400円	4,400円
千里中央 千里ニュータウン 新大阪 大阪(阪急三番街)	大人運賃	9,000円	8,600円	8,400円	8,000円	7,800円
	小児運賃	4,500円	4,500円	4,500円	4,500円	4,500円

2013年12月

日	月	火	水	木	金	土
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

2014年1月

日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4
			S	S	S	S
5	6	7	8	9	10	11
S	D	D	D	D	A	B
12	13	14	15	16	17	18
C	C	D	D	D	B	B
19	20	21	22	23	24	25
C	D	D	D	D	B	B
26	27	28	29	30	31	
C	D	D	D	D	B	

2014年2月

日	月	火	水	木	金	土
						1
						B
2	3	4	5	6	7	8
C	D	D	D	D	B	B
9	10	11	12	13	14	15
C	B	C	D	D	B	B
16	17	18	19	20	21	22
C	D	D	D	D	B	B
23	24	25	26	27	28	
C	D	D	D	D	B	

2014年3月

日	月	火	水	木	金	土
						1
						B
2	3	4	5	6	7	8
C	D	D	D	D	B	B
9	10	11	12	13	14	15
C	D	D	D	D	B	B
16	17	18	19	20	21	22
C	D	D	D	B	C	B
23	24	25	26	27	28	29
C	D	A	A	A	A	A
30	31					
A	A					

新高速乗合バス事業者のサービス状況 及び利用者の声

新高速バス移行後における サービス状況及び利用者の評判等

平成26年1月14日
WILLER TRAVEL株式会社

安心安全・体制面

・リラックス (NEW)

ECE法規の基準をクリアしたシート。もっとも安全なシートを目指しオリジナルのシートを開発しました。座り心地、快適性の向上をしました。

・ISO39001取得

路線、ダイヤ策定から、緊急時対応、管理の受委託までISOを利用して体系化し、マネジメントをする体制を目指しています。

・案内待合室係員誘導

利用客が多い主要なバス停に誘導係員や警備員を配備しています。また、利用者が乗車地バス停まで迷わないよう、WEBの案内ページをリニューアルしました。

・音声案内/3言語(外国語)案内/報告幕

日本語、英語、韓国語、中国語の4言語で車内のアナウンスをしています。また、ターミナルの行先表示、バス停、及びバス方向幕は英語対応をしました。

・災害時等の緊急時のメール

万が一、天災地変で運行できない場合等、該当する便の利用者に対し、一斉にメールを送信する仕組みを構築しました。



【リラックス (NEW)シート】

地域活性・インバウンド取組

・JAPAN BUS PASS

訪日外国人の短期査証限定のWILLER EXPRESS3日券と5日券を作りました。

・川崎取り組み

川崎市、商業施設、自治体と協働し、川崎より毎日39便を運行開始しました。バス停に隣接する商業施設「ラ チッタデッラ」と連携しバス到着後にSPAに入浴や、出発前までカフェで休憩等、利用者に過ごし方を提案。また、川崎から全国に向け高速バスが就航したことが、2013年川崎市10大ニュースのうち9位になり、地域と一体になって取り組んでおります。



【川崎駅バス停(昼/夜)】

高速バスのサービス状況や移行後の利用者の評判等

平成25年8月1日移行後の高速バス利用者の評判につき、移行した各会社にヒアリングしたところ、利用者の主なコメントは以下の通りとなります。

良い

- ・待合室(屋内/清潔)ができたため歩道等での混乱・滞留がなくなった。
- ・アナウンスが分かりやすくなり安心して乗車できる。

悪い

- ・運賃があがった。
- ・新たなサービスがでてこない。
- ・商品の魅力がなくなった。女性専用車がなくなった。
- ・満席が多い。
- ・バス停がわかりにくい。
- ・乗車場所がなくなった。横浜の便数が激減した。
- ・乗車地が遠く荷物が多いと大変となった。
- ・今までの乗車地と異なっている。

参照: 移行後における主要乗車地毎の問合せの変化

移行前と移行後における利用者からの乗車地入電率を比較してみると、名古屋、三宮、博多が増加しました。名古屋、三宮については以前の駅前の集合場所より離れた場所で不慣れかつ不安のため問合せが増加したと考えられます。

また、博多については、以前の乗車地と変更はありませんが、利用者は直接乗車ではなく一度待合室のほうに来てからの案内となり困惑した。

	新宿	東京	TDR	浜松町	横浜	名古屋	梅田	なんば	天王寺	三宮	京都	仙台	博多
ツアーバス	1.3%	2.2%	0.8%	0.3%	0.6%	0.1%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.3%	0.1%	0.0%
路線バス	1.2%	2.0%	0.5%	0.3%	0.6%	3.3%	0.3%	1.3%	1.6%	5.3%	0.9%	0.4%	2.2%

入電率は、乗車地毎の問合せ件数に乗車地毎の人員で除して算出しております。

繁忙期に特定の路線または都市で、座席の供給が需要を満たしていない

原因

- ・管理の受委託で登録している車輛、乗務員が運行できても、規制にかかり運行ができない場合がある。
- ・適切な続行便台数が確保できていない都市がある。

解決案

- ・管理の受委託を安全確保状況を確認しながら、委託比率または規制内容を実態に合わせて検討して欲しい。
- ・高速バス(移動路線)と一般路線(生活路線)に分けバス停の確保、必要な要件等の検討が必要では。

一部の都市で路線がなくなった。バス停がわかりにくいなど、利便性の低下に繋がっている

原因

- ・ツアーバスでは発着していた都市で、バス停が確保できず路線が無くなっている都市がある。
- ・ひとつの駅に2ヶ所以上の高速バスの発着場所がありわかりにくい。

解決案

- ・バス停がまだ一ヶ所も確保できてない都市の調整の協力をしてほしい。(数都市)
- ・駅前のロータリーやバス停が空いている都市は、一ヶ所にまとめる調整が必要では。

安全の向上は進んだが、利用者からはお客様が望む商品の開発がこれから期待されている

原因

- ・商品開発への投資が縮小し、商品が画一化している。
- ・書類申請が多く、処理期間が長いと外部環境に合わせた、きめ細やかな商品が作れない。

解決案

- ・書類申請の電子化にして、簡素化を図る。
- ・高速バス(移動路線)に限定して安全、管理において不要な書類があれば簡素化する。

解決を進めていくためにも、これまで同様に継続した官民一体となった取り組みが重要

「高速バスのサービスの状況や 移行後（現在）の利用者の評判等」

平成26年1月14日
株式会社平成エンタープライズ

高速バスのサービスの状況 (当社参考データ)

お客様の声で昨年と違う点では下記のご意見が多い。

- ・ 予約が以前より取りづらくなっているのでもなんとかしてほしい。
- ・ 値段が昨年より上がっているのではないですか？

【参考資料】 年末年始多客期の10日間比較

	2012年度 (12/28-1/6)	2013年度 (12/27-1/5)	対比
定期便数	380便	380便	100%
続行便数	48便	30便	63%
合計便数	428便	410便	96%
料金平均単価	¥7,104	¥7,697	108%

乗合バス移行後のお客様の声 （当社参考データ）

お客様がツアーバスから乗合バスへ移行された事の認識は多く感じられ、

その中でもバス停、便数、料金へのご意見が中心。

- ・ 法改正でバス停ができたことも判りやすくなって良かったです。
- ・ 制度が変わっているいろいろ心配はありましたが、運転も丁寧で安心感がありました。
- ・ 乗り場が確定した事で、整然とバスが時間通りに来るので分かり易くなりました。
- ・ 乗り合いバスになって少し費用が高くなり、利用しにくくなった。
- ・ 路線バスになってしまいしょうがない部分でもありますが本数が少なくなった。
- ・ 降車地が少なくなったのは何故なのでしょう。以前の方が利用しやすかったです。
- ・ 行きだけでなく、帰りも横浜着があると、もっと利用すると思います。
- ・ 法改正で色々大変そうですが、改正前の状態に、早く戻れるよう、頑張ってください。

お客様の声からの参考データおよび見解

お客様の声

乗り合いバスになって少し費用が高くなり、利用しにくくなった。
路線バスになってしまいしょうがない部分でもありますが本数が少なくなった。

原因および見解

4列格安バスおよび続行便の全体提供数が減っているため、料金の平均単価が上がっている。
また本数の減っている原因として、東京・新宿から続行便の設定ができない等が原因。
お客様からの感想や苦情については上記が一番多く見受けられる。

お客様の声

行きだけでなく、帰りも横浜着があると、もっと利用すると思います。

原因および見解

関東の発着地で横浜に関しては出発バス停はあるが、8月移行時から到着バス停がない状態。

2013年7月までの平均（便数）：横浜乗車 約1,500人（7便）、横浜降車 約1,400人（7便）

2013年8月からの平均（便数）：横浜乗車 約2,000人（7便）、横浜降車 0人（0便）

横浜降車が出来なくなったことにより、東京や周辺での降車をせざるを得ないという声や横浜の降車がないからバスの利用をやめたという声が多く寄せられました。

また横浜乗車数が8月以降に増えているので、さらに需要は増えているものと思われます。

バスご利用のお客様用の待合室（VIPラウンジ）について

VIPラウンジ とは

東京八重洲・新宿（2ヶ所）・京都・大阪梅田・大阪なんば・名古屋の計7ヶ所に設置されたVIPラウンジは、今までバス停にて乗車時間を待ち、早朝に目的地で下車していたバス利用者の快適性を格段に向上させました。出発前や到着後に、身繕いが出来るスペースの誕生は、女性利用者数を増やし、価格ではなく、合理的に時間を使う新たな層の女性利用者も開拓しました。



東京VIPラウンジ



新宿VIPラウンジ（1号館）



京都VIPラウンジ



梅田VIPスタンド



東京VIPラウンジ パウダールーム



大阪なんばVIPラウンジ パウダールーム

女性のお客様が快適にお化粧なおし等にご利用頂けるパウダールームを全VIPラウンジに設置。
また無料ドリンクやお荷物のお預かり、wifiやコンセント設備などご利用のお客様が乗車前や降車後に必要な設備をご提供しています。
またバスご利用の就活生の方には無料でご利用になれるサービスなども独自で行っております。

旅行業者から見た新高速乗合バスの移行 及び貸切バスを利用した最新の市場動向 について

バス旅行商品造成に関わる旅行業界の現状

平成 26 年 1 月
(一社)日本旅行業協会

前提

この報告は、一部会員会社からのヒアリングをもとに作成している。そのため、該当しない会社もある。
(平成 25 年 11 月時点)

1. (全体的に)旅行会社のバス旅行商品申込者について 全体的に減っている

【要因】

- ・バス規制後、ワンマンでいけるエリアが急激に狭められた。
- ・遠距離、長時間商品の商品が減少している。
- ・2ドライバー商品が多くなり、結果的にバス代高騰につながっている。安くなっている飛行機や列車利用の商品と高くなっているバス商品で価格差もなくなってきており、バスツアーとしての特徴が弱まっている。

2. バス旅行商品で申込者が増えている地域 三重、島根(伊勢神宮、出雲大社遷宮) 東北(震災以降落ち込んだ需要の回復)

3. バス旅行商品で申込者が減っている地域 信州・中部地区、北陸及び新潟北関東エリア

【要因】

- ・首都圏からはワンマン運行ができなくなり、ツアー全体の価格も上がってしまう。そのためツアー自体を企画しなくなった。(千葉からは観光地はどこにいくにも規制にかかる距離)また、バス会社によっては2ドライバーのコースを受けないところもあり、バス手配が一層困難な状況である。

4. 旅行会社がバス旅行商品を造成する上で現在困っていること

- ・運転時間・拘束時間規制により観光・立ち寄り箇所が減り、ツアーの魅力減につながっている。そのため、参加申込者が減っている。
- ・13時間の規制によるドライバー人員不足でバスの手配が困難になっている。
- ・規制に伴い、一部バス会社が減車傾向にあるためバス手配が難しくなっている。
- ・バス規制の広報が不十分で、国民に理解してもらえない場合がある。
- ・乗務員の数が減っているため旅行繁忙期における商品数が減り、お客様の選択肢がなくなっている。
- ・バス会社への依頼書面の枚数増加と複雑化で今まで以上に時間を費やしている。また、コース作成時の距離、時間計算の労力負荷が大きい。
- ・バス・部屋共に2名分確保することで費用が増えている。また、日程によっては増車も厳しくなっており、スピードを持った販売ができなくなった。

以上

旅行業者から見た新高速乗合バスへの移行及び最近の貸切バスを
活用した市場の動向

1. 全旅協会員の新高速乗合バスへの移行

新高速乗合バスへ移行した事業者 11者

運行のみを受託している事業者 3者

2. 新高速乗合バスへの移行後の状況（移行事業者10者へのヒアリング結果）

8月1日以降の取り扱い状況（対前年同期比）

・増加 3者 ・減少 3者 ・変わらない 4者

〔事業者からのコメント〕

- ・便数は減少したが、単価が上がったため総体としてはほぼ横ばい。
- ・シート数を減らしたため、定員が減少。
- ・移行以前からニーズがあり、毎年増加している。
- ・前年比（旅客数） 8月：97%、9月：108%、10月：86%、
11月：81%、12月：104% 5ヶ月平均：95%。（九州の事業者）

年末・年始の予約状況（対前年同期比）

・増加 2者 ・減少 0者 ・変わらない 8者

〔事業者からのコメント〕

- ・年末年始の旅客数は、ほぼ例年どおりで満席。増便もした。
- ・昨年と同じく、ほぼ100%の乗車率であった。

3. 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン説明会の開催

当協会の支部では、各運輸局・運輸支局及び県バス協会の協力を得て、支部会員を対象に高速・貸切バスの安全・安心回復プランの説明会を開催するなど、貸切バスの交代運転者の配置基準等について周知している。

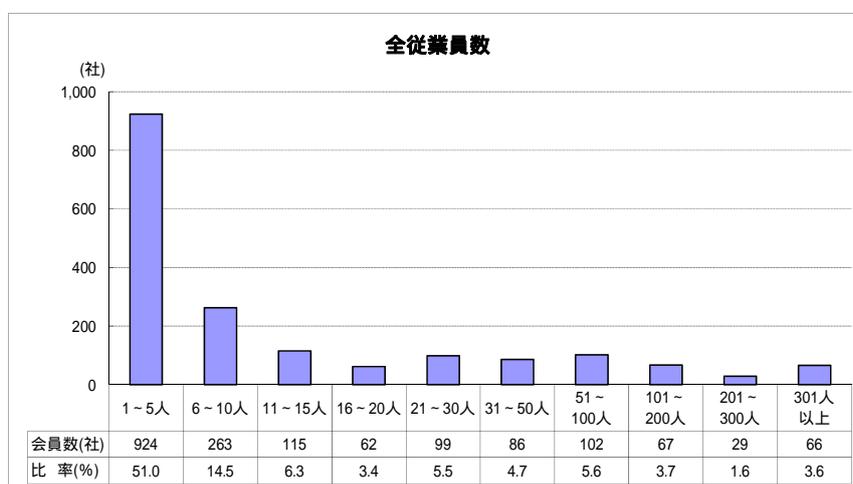
当協会として、引き続きお客様に安全で安心な旅行を提供できるよう関係機関と協力して高速・貸切バスの安全・安心回復プランに取り組んでいく。

全国旅行業協会会員の経営実態調査結果

1. 会員数5,488社のうち、1,825社から回答あり。
 (1,825社の旅行業登録種別の内訳...第1種:23社、第2種:845社、
 第3種:957社。)

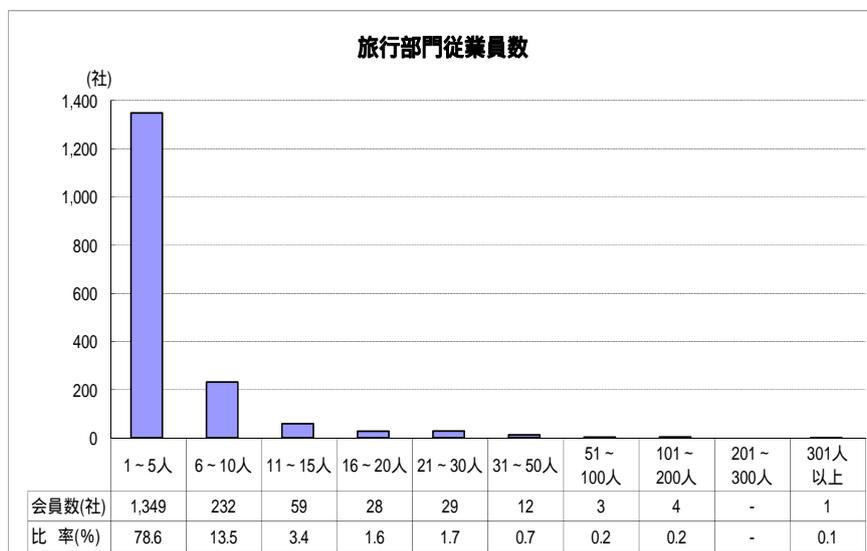
全従業員数

調査票の提出があった1,825社のうち1,813社より回答があり、全従業員5人以下が半数を占めている。



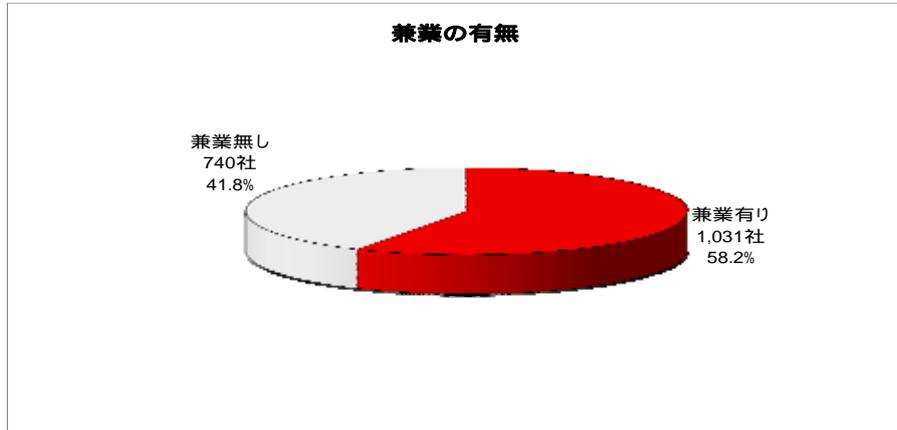
旅行部門従業員数

調査票の提出があった1,825社のうち1,717社より回答があり、旅行部門5人以下が8割近くを占めている。



兼業の有無

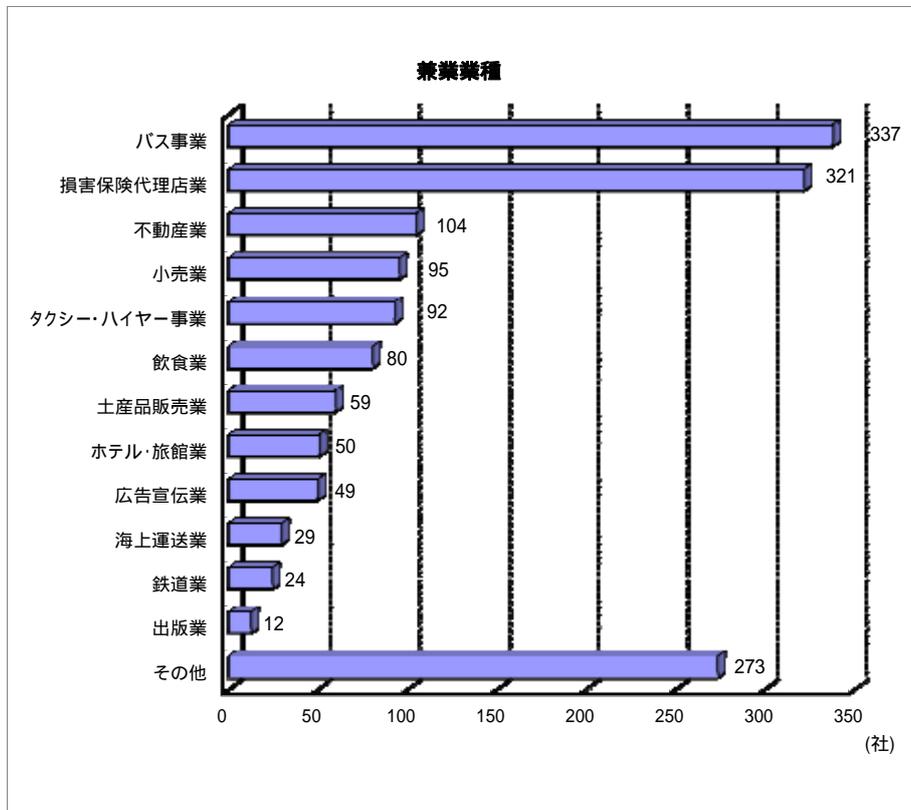
調査票の提出があった 1,825 社のうち 1,771 社より回答があり、「兼業有り」が 1,031 社 (58.2%)、「兼業無し」が 740 社 (41.8%)であった。



上表、「兼業有り」の業種内訳

バス事業、損保代理店業との兼業が多い。

(複数回答可)



以上