

# 第2回会議の指摘事項等について

# バス事業者・旅行者に対するプラン説明会の開催状況について

## 北海道ブロック

説明会実施回数…7回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約210 者	約80 者	約10 者

## 東北ブロック

説明会実施回数…19回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約450 者	約330 者	約10 者

## 関東ブロック

説明会実施回数…20回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約860 者	約350 者	約70 者

## 北陸信越ブロック

説明会実施回数…12回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約420 者	約300 者	約80 者

## 中部ブロック

説明会実施回数…22回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約600 者	約190 者	約290 者

## 近畿ブロック

説明会実施回数…19回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約580 者	約180 者	約140 者

## 中国・四国ブロック

説明会実施回数…22回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約760 者	約160 者	約90 者

## 九州・沖縄ブロック

説明会実施回数…26回

バス事業者		旅行者
日本バス協会会員	同非会員	
約550 者	約200 者	約50 者

- ※ このほかに地方運輸局等の職員が講師として説明を行った実績がある。
- ※ 説明会実施回数及び参加事業者数は平成26年3月末現在の実績である。

## 交替運転者の配置基準

平成25年8月施行

ワンマン運行の上限	日間運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 距離: <b>実車距離は原則500kmまで</b></li> <li>○ 時間: <b>運転時間は原則9時間まで</b></li> </ul>
	夜間運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 距離: <b>実車距離は原則400kmまで</b> (※)</li> <li>○ 時間: <b>運転時間は原則9時間まで</b></li> <li>○ 連続乗務: <b>連続4夜まで</b> *ただし、400km超は連続2夜まで</li> </ul>

※ 夜間高速ツアーバスについては平成24年7月から、夜間貸切バスについては平成24年12月から先行実施

## 更なる安全対策

### デジタル式運行記録計による運行管理の義務付け

平成26年1月施行



デジタル式運行記録計等



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)

**実車距離400kmを超える夜間ワンマン運行等を行う場合には、当該車両に対してデジタル式運行記録計による運行管理を義務付け**

○ 乗務距離による交替運転者の配置指針(平成20年6月策定)  
 <貸切バス対象>  
 ⇒ 発注者(旅行業者等)が把握しやすいよう、改善基準告示で定められた運転時間の上限(2日平均9時間)に相当する乗務距離の上限670kmとする指針の策定

高速ツアーバス  
事故を受けた  
基準の見直し

平成25年8月  
**廃止**

## 【事業者ヒアリング調査①】

全国の高速乗合バス、貸切バス事業者(20事業者程度)の運行管理者、運転者等から、**交替運転者の配置基準による効果と課題**に関する聞き取り調査を実施。(全国の地方運輸局の協力の下で実施)

### 事業者側(運行管理者等)の意見

#### ○配置基準による効果

- 新たな基準が策定されたことにより、**乗務員の疲労度、過労運転防止に一定の効果**が出てきている。(乗務中の体調報告により)乗務員の体調管理等について把握しやすくなった。
- 旅行業者、ツアー客からも**配置基準を遵守するよう指摘**されることが増えてきた。
- 旅客の行程管理が改善され、**運転時間や実車距離が短縮**された。
- 以前から法令よりも厳しい社内規定を定めていたが、法的後ろ盾がないために乗客等から不平不満が散見された。配置基準が設定されたことにより、**法的根拠を示して明確な説明を行うことが可能**となった。
- 配置基準が策定されたことを契機として、休憩毎に営業所への体調報告を求める等のより厳しい社内ルールを設けた。
- 従来から自社でより厳しい基準を設定してきたため、**配置基準による影響は特に生じていない**。

#### ○配置基準の課題

- 旅客から休憩時間を切り上げて早く出発するよう指摘されることが多く、**配置基準の更なる周知徹底が必要**であると考えている。特に夜行便の旅客からは、(高速道路における連続運転時間概ね2時間に関して)高速道路での休憩が多く、睡眠の妨げになるという意見もある。
- 高速道路における連続運転時間が短縮されたことにより、他社も含めて休憩場所が限定されるため、**SAやPAが混雑**している事例が生じている。
- ワンマン運行の運転時間・実車距離の規制により**運転者の人材不足問題にも影響を及ぼす可能性**がある。
- ツーマン運行に変更したことによって、**料金設定が高くなっている事例**もある。
- 改善基準告示に加えて配置基準が策定されたことにより、運行計画の設定にあたり**運行管理者の業務量が増加**した。

## 運転者側の意見

### ○配置基準による効果

- 一日当たりの運転時間、走行距離の上限が設定され、**運転者の負担軽減に繋がっている**。また、プライベートの時間が増えたことにより**精神的にも楽になった**と考えている。
- 配置基準の策定により**法令遵守の意識が職場全体で定着**したと感じている。
- 休憩場所や休憩時間が運行指示書により明確に指示されるようになったため、**以前より休憩がとりやすくなった**。
- (乗務中の体調報告に関して) 体調だけでなく**道路状況や事故情報などの確認が行えるため効果的**だと考えている。
- (デジタル式運行記録計の義務化に関して) 速度超過、急発進・急減速などが詳細なデータとして示されるため、運行データを用いた適確な指導を受けることで、自己分析・反省を行うなど**丁寧な運転に繋がる**と考えている。
- 配置基準の策定前から社内でもより厳しい基準が設定されていたため、今回の基準について**特に違和感等はない**。

### ○配置基準の課題

- 運転時間や休憩時間を常に意識しながら運転する必要があるため、**精神的に疲労を感じる**こともある。
- 実車運行の開始後間もない時間帯に休憩をとらなければならないなど、**走りづらくなった側面もある**。
- (連続運転時間の基準に関して) 特に運行が遅れている場合には、休憩時間についての**旅客に対する理解が得にくい**場面がある。
- 運転者の年齢や運転当日の体調等によっても疲労の程度が異なるため、**もう少し弾力的な基準に変更**してほしい。
- デジタル式運行記録計の義務化により丁寧な運転が行われるようになったと思うが、一方で常に**同記録計の評価を意識するようになりプレッシャー**に感じることもある。
- 基本給が低く乗務手当が高いという乗務員給与の特性上、**仕事量の制限により収入が減少する事例**があり、乗務員の中には基準の緩和を求める者も少なくない。
- 未だに基準を知らない添乗員もいるので、**配置基準の更なる周知徹底**が必要。

## 趣旨

- 「高速・貸切バスの交替運転者の配置基準」の厳格化後もワンマン運行が可能な地域を検証するため、以下の調査を実施する。

## 調査概要

※調査会社との契約により実施

### 配置基準適用以降の運行実態把握

- 貸切バス事業者のワンマン運行による日帰りツアーの**運行実態調査の実施**

### ワンマン運行限界地域の抽出

- 配置基準適用後にワンマン運行を見合わせている地域の中で、**ワンマン運行が実施可能と考えられる地域とその観光地をリストアップ**

### 実証実験の実施

- 抽出された地域・観光地の事例について、実際にワンマン運行が可能かどうか**実証実験を実施**
- ※ 参加者はバス関係有識者、バス事業者、旅行業者等を想定し、立寄先で配置基準の影響等に関する意見交換を実施。

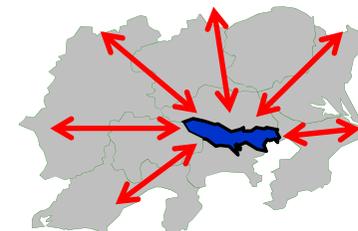
### 調査結果のとりまとめ・公表

- 運行実態調査や実証実験の結果等についてとりまとめ、**プランフォローアップ会議に報告の後に公表**

配置基準の適用以降



運行実態把握



※ 日本バス協会・貸切バス事業者の協力により運行実態を把握



<交替運転者の配置基準>

- ◇ 運転時間  
…原則9時間まで
- ◇ 実車距離  
…原則500kmまで



※ 実証実験の際は、念のため交替運転者を配置した上で実施

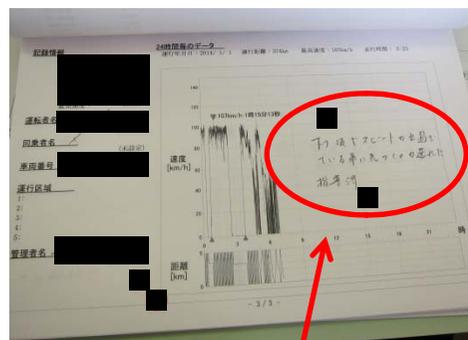
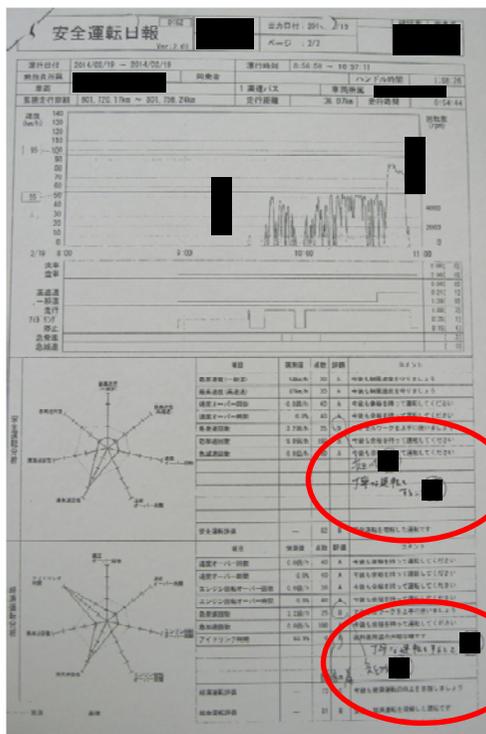
効果

貸切バス業界・旅行業界・メディアに対して、ワンマン運行が可能なエリアの「見える化」  
→ ワンマン運行による日帰りツアーが実施可能な地域・観光地を広くアピール

## 【事業者ヒアリング調査②】

交替運転者の配置基準による効果と課題に関する聞き取り調査に加え、主としてデジタル式運行記録計による運行管理が義務付けられている夜間ワンマン運行等を実施している事業者を対象として、「**デジタル式運行記録計による運行管理**」の**具体的取組状況**等について調査を実施。

### 具体的取組事例①



原因分析や再発防止策について確認を行い、**運行管理者、運転者の双方が確認の証として押印**

- 乗務終了直後に、当日のデジタル式運行記録計の記録を日報として出力し、乗務終了時の点呼の際に、**運行管理者が運転者に対して運行状況を振り返りながら指導を実施している。**
- その際、スピード超過などの不適切な運転操作を確認した場合には、**その原因分析や再発防止策について、運行管理者と運転者が一緒になって考える体制を構築している。**
- また、特に繰り返し不適切な運転操作が見られる運転者に対しては、**別途個別指導を実施することにより、再発防止の徹底を図っている。**

デジタル式運行記録計の詳細なデータを用いて、**運行状況を振り返りながら改善指導等を行う取組であり、輸送の安全性向上が図られている事例**

## 具体的取組事例②

運転ランキング		総合評価																															
Ver. 5.01		2014年2月度																															
		出力日付 2014/02/06																															
		ページ 1 / 4																															
順位	コード	乗務員	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	平均	ランク	
1			100	100	100			100	100			100	100	100			100	100	100			100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100.0	A
2			100	100	100	100	100			100	100			100	100	100			100	100	100			100	100	100	100	100	100	100	100	100.0	A
3			100	100	100	100			100	100	100	100			100	100	100			100	100			100	100	100	100	96		100	100	99.8	A
4			100		100	100	100	100			100			100	100	96			100	100	100	100	100			100	100	100	100	100	99.7	A	
5					100	100	100	100	100			100			96	100	100			100	100	100	100	100			100	100	96	100	99.5	A	
6					100	100	100	100	100	84			100	100			100	100	100	100	100	100	100			100	100	100	100	100	99.3	A	
7			100		100	100	100	100	100	21			96	96	92			100	100	100	100			100	25	100	100	96	100	100	98.7	A	
8			96		100	96	100	94	96	100			100	100	96	100	96			100	100	96	98	100	96		100	100	98	100	98.3	A	
9			100	100	100	100	100			72	100	100	93	100	100			96	96	96	100	100	94			100		92	96	100	100	98.0	A
10					100	100	98	100	100				96	83	100			100	100	100	100	100	100	100			100	100	77	96	100	97.9	A

安全運転や経済(エコ)運転に関する分析結果が数値化されるため、これを活用して運転操作の順位付けを実施。

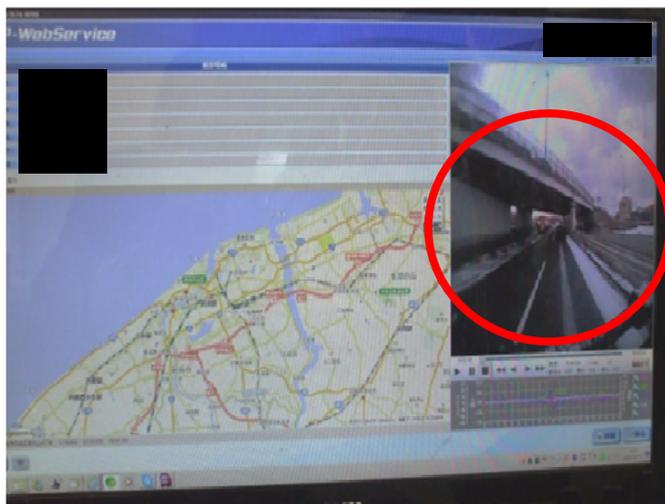
運転者が日々の運転状況を振り返ることにより、安全運転・経済運転に対する意識の向上が図られている。

運転ランキング		総合評価																												
Ver. 1.01		2014年2月度																												
順位	乗務員	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	
1		96	96	96	96			96	93	95	96	94	96	90			94	96	92			96	96	96	96	96	96	96	96	96
2		96	96	93	93			96				96	93	96	94			96	96			96	93	96	96	96	96	96	96	96
3		96		96	96	96	96			96			93	93	96			96	96			96	93	93	93	93	93	93	93	93
4		96	96			96	96	96	96	96	96			96	91	96	96			96	91	93	93	96	96	96	96	96	96	96
5		83		93	96	92	92	96	96			96			93	96	97	93	93	96			93	96	96	96	96	96	96	96
6						96						96			96															
7		87	96	97	93			93			94	88	93	95	96	99	93			96	93	93	93	91	96	82	96	91	96	
8		83	87	85	93	91	93			80	96	91	87	91	92			96	93	96	96	94	94		91	96	92	93	93	
9		91	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
10		96		96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
11		96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
12		84	91	96	93	91	91	95	95	84	84			96	93	96	96			91	91	89	84	93	93	93	93	93	93	
13		96	92	96	93	96	93	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
14		96	91	87	93	92	94	91	84			83	96	94	83	94	87			96	94	93	94	93	89	93	94	96	96	
15		96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
16		87	91	93	93	93	91	91	93			85	91	88	78	96	96	93			91	91	93	93	93	93	91	93	93	
17		84	92	87	96	96	96			93			90	96	96	96	96			96	91	87	93	93	93	91	93	96	96	
18		92	91	92	94	94	93	96			96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
19		95	91	91	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96
20		84	94	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96	96

- ▶ デジタル式運行記録計の評価を日毎に点数化し、**運転者のランキング付け**を行っている。
- ▶ このランキング結果を踏まえて、日頃からの指導教育に役立てるとともに、運転者の表彰制度を行うなど、**運転者が安全運転を心がけるような環境作り**を行っている。

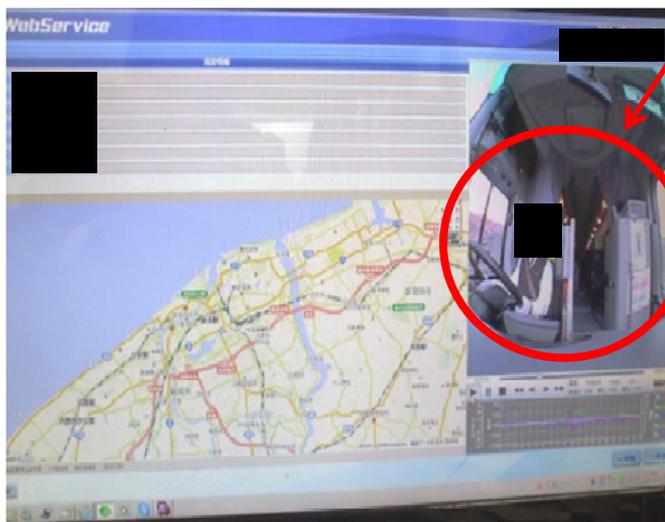
運転者のランキングや表彰制度を創設するなど、**運転者の安全運転の意識向上を図り、切磋琢磨させることにより、事業者全体の輸送の安全性向上**が図られている事例

## 具体的取組事例③



営業所から運転者に対する指示は、車載器に内容が表示される形で行われる

営業所のパソコン上に、リアルタイムの運行状況が表示される



- ドライブレコーダーの映像がリアルタイムで表示できるデジタル式運行記録計を導入し、運行管理者が営業所において、随時運行状況や運転者の確認等を行っている。
- 必要に応じて、リアルタイムで運行管理者から運転者に対する指示等が行える環境が整備されている。

運行管理者が、運行状況や運転者をリアルタイムで確認できることにより、運行状況の把握や運転者に対する迅速な指示等が行えるなど、輸送の安全性向上が図られている事例

## 趣旨

バス事業においては、厳しい経営状況、労働時間の長時間化、大型二種免許取得者の減少、高齢化等を背景として、運転者の要員不足が深刻な問題となり、運転者不足を原因とした運行回数の削減といった事例も散見される現状にある。こうした中、地域の生活交通の維持や輸送の安全の確保の観点から、バスの運転者の確保及び育成は喫緊の課題となっている。

このため、学識経験者、バス事業者、労働組合、行政関係者等の関係者による検討会を設置し、バスの運転者の確保及び育成に向けた検討を開始したところ。

## 検討課題

- (1)バスの運転者に係る現状の分析(バスの運転者の数・所得・労働時間、大型二種免許取得者の数等)
- (2)バスの運転者不足の実態とそれに伴う事業運営への悪影響の整理・分析(業態別(乗合・貸切)の実態の把握・分析、路線・運行回数の削減等の運転者不足に伴う事業運営への悪影響の整理、バスの運転者に対する評価・イメージ・認知度の分析等)
- (3)バスの運転者の確保及び育成に係るバス事業者の先進的取組事例の把握(運転者の確保・育成システム等の整理等)
- (4)バスの運転者の確保及び育成に係る課題の整理及び対応策の検討

## 検討会メンバー(敬称略)

委員長 山内 弘隆 一橋大学大学院 教授

委員 竹内 健蔵 東京女子大学 教授

廻 洋子 淑徳大学 教授

矢ヶ崎紀子 首都大学東京 特任准教授

鈴木 文彦 交通ジャーナリスト

宇佐川邦子 (株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンター長

青沼 正喜 宮城交通(株) 取締役社長

石井 英俊 東武バスウエスト(株) 取締役社長

野村 文吾 十勝バス(株) 代表取締役社長

松本 順 (株)みちのりホールディングス 代表取締役

山田 昌治 両備ホールディングス(株) 執行役員常務

尾形泰二郎 日本鉄道労働組合連合会 政策部長

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

遠山真一郎 全日本鉄道労働組合総連合会 JR東労組 JRバス関東本部議長

上村 肇 都立蒲田高等学校長

会場 祥雄 平和橋自動車教習所 副所長

越智 良典 (一社)日本旅行業協会 業務執行理事

ほか、厚生労働省等 行政関係者

## スケジュール

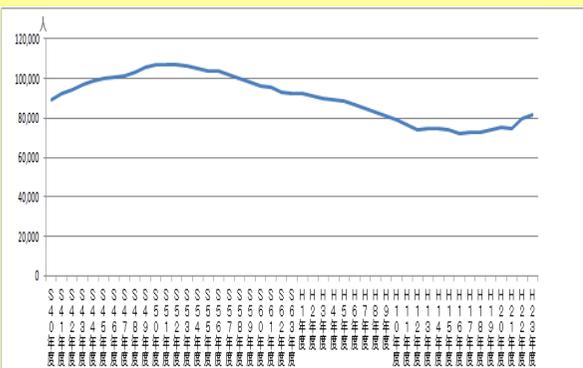
第1回検討会:平成25年12月20日開催

第2回検討会:平成26年4月25日開催

第3回検討会:平成26年6月19日開催(取りまとめを予定)

- バス運転者数及び大型2種免許保有者数は、長期的に減少し、特に高齢化と若年層の減少が進行。
- バス運転者への定着率が悪化する一方、女性の登用は進んでいない。
- 年収、労働時間等の労働環境も継続的に悪化。

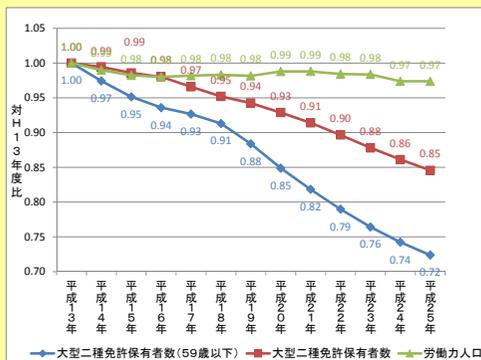
乗合バス運転者数の推移



資料:国土交通省資料

→バス運転者の6人に1人が60歳以上(平成24年)

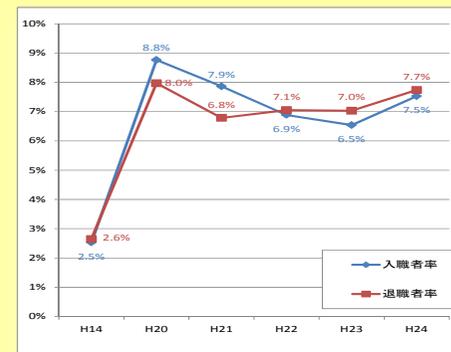
大型2種免許取得取得者数の推移



資料:運転免許統計

→40歳未満の保有者は全体の10%未満(平成25年)

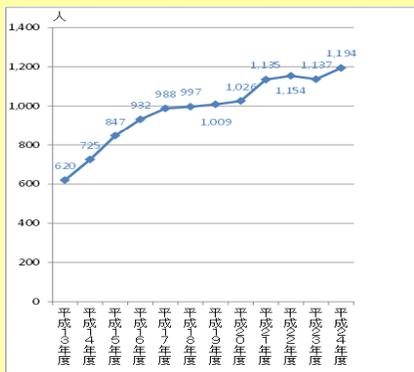
バス運転者の定着の状況



資料:H25バス事業者アンケート・ヒアリング結果

→離職率は、1年目約30%、10年目約50%

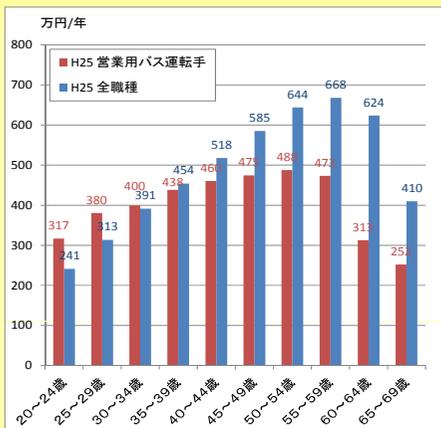
女性バス運転者の登用状況



資料:日本バス協会加盟乗合・貸切合計

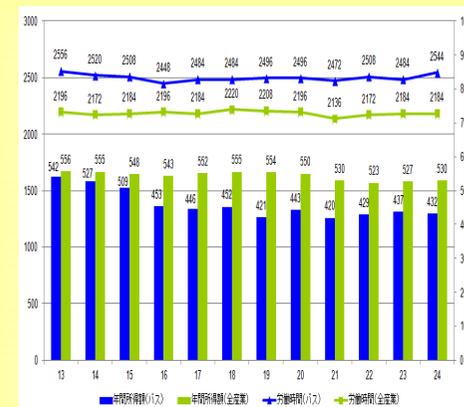
→女性運転者は全体の1.4%(平成24年)

バス運転者の収入(平成25年・年齢別)



資料:賃金構造基本統計調査

バス運転者の労働時間、収入の推移



資料:賃金構造基本統計調査

## バス事業者の実態

### 〈運転者不足の影響〉

- 運転者不足による影響は貸切や高速バス等高収益部門で顕在化。

#### 【バス事業者アンケート結果】

- ・減便や受注機会の喪失を経験している事業者：約70%

### 〈採用の状況〉

- 新卒採用を行う事業者は半分以下に留まり、即戦力の中途採用が中心。

#### 【バス事業者アンケート結果】

- ・新卒採用を行っている事業者：40%

### 〈女性の活用〉

- 女性採用のために設備面の対応をしている事業者は多いが、女性が安心かつ快適に働けるよう工夫している事業者は一部に留まる。

#### 【バス事業者アンケート結果】

- ・短時間勤務導入事業者：20%
- ・看護休暇、育休、産休等実施事業者：約6%

### 〈定着に向けた取組み〉

- 約90%の事業者が定着のための取組みを行っているが、制度的な取組みは少ない。

#### 【バス事業者アンケート結果】

- ・小集団行動やコーチングに取り組んでいる事業者：約11%

## 運転者の実態

### 〈運転者自身によるバス運転者の評価〉

- 70%がバス運転者の職業に誇りを持っている。

#### 【バス運転者アンケート結果】

- ・お客様の感謝の声にやりがいを感じている運転者：約70%

- 職業として女性にも向いているとの評価がある一方、制度面の対応や社内の理解不足が指摘されている。

#### 【バス運転者アンケート結果】

##### 『女性運転者の声』

- ・バス運転者は女性にも向いた職業
- ・バス運転者の魅力を伝えることが必要
- ・職務形態や時間的な工夫や職場の理解が必要

## 求職者の実態

### 〈求職者によるバス運転者の評価〉

- バス運転者に魅力を感じ、応募の選択肢に入れている求職者も確実に存在する。

#### 【求職者アンケート結果】

- ・バス運転者を魅力ある職業だと思う求職者：28%
- ・バス運転者への応募意向を持っていた求職者：約7%

- 他方、応募の選択肢に入れている求職者は大型二種免許を保有していない者が多く、「未経験者が働ける環境」「研修制度充実」が求められている。

#### 【求職者アンケート結果】

- ・応募意向者の4人に3人は大型二種免許を保有していない。

- 求職者の約60%は、バス運転者に魅力を感じておらず、労働条件のほか、事故・トラブルのリスクについてイメージの克服が必要。

## 若年層の採用

- 若年層は安定した仕事に就く嗜好が高く、運転者は安定した仕事だという認識があり、バスの場合は経営母体がしっかりしているので、イメージは悪くない。
- 他方、そもそも若年層や女性はバスの運転者になれるというイメージがなく、職業として良い点がたくさんあるのに伝わっていない。若年層にも女性にも、バスの運転者になれるということをもっとアピールする必要がある。また、もっと身近に感じてもらうために、大型二種免許取得のサポート制度や若年の給与は全業種と比較しても高いなど、具体的なメリットを伝えていくことと、実際に働いている女性や若者を表に出していくと良い。

## 大型二種免許の取得

- 教習所が少ない、金額が以前より高くなっている、メリットとデメリットの双方があるが中型免許を経由しなくてはいけない、というような大型二種免許を取得しにくい環境になっているのではないか。また、現代の若者はオートマ世代で、相対的に技術面でも難しくなっているのではないか。

## 女性の積極的な活用

- 女性は長時間労働が嫌なのではなく、時間外活動によって時間が読めないことが困る。また、意外と女性も車が好きで、特に地方の女性に車好きは多い。体力的な不安や家庭での役割などを踏まえると、定時定路線で時間が読めるバスは好都合であること、また、年収や二種免許もサポート制度があることなどを、実際に働いている女性の力も借りながら具体的に発信していけば、もっと採用拡大が進むのではないか。
- 一般的には、女性の運転者をほとんど見かけないため、女性はバスの運転手になれないと認識されている。また、バスの運転者は休みの融通が利かないので、トラックやタクシーの方が良いと考える人もいるようだ。バスに限らず、トラックなど産業を超えて共同で女性運転手のプロモーションを打ってみてはどうか。

## 労働条件・キャリアパス等

- 年収はサービス業全般や介護関係と比べると必ずしも悪くない。仕事内容が変わらなければ給料が上がらないのは最近はこの世界でも普通のことになっている。離職率も最近では他業種でも高いことが一般的で、全産業と比較するだけでなく、労働集約型の他の産業と比較してみてもどうか。
- 現状の良い点をどのように維持していくかも考えていくべき。誇りを持って運転している人が多いが、逆に誇りを失ったらやめてしまう状況にあり、バスへの憧れ、誇りをどのようにして維持していくかを忘れてはいけない。

## バス事業の魅力の向上・イメージアップ

- 求職者の6割はバスの運転者に魅力を感じていないことが重要であり、新たなマーケットの掘り起こしをどのように行うかが課題。トラックドライバー甲子園のようなイベントなどエンターテイメントに打って出て世論に訴えるなどすべき。

人手不足の発生原因	分析の切り口	具体的な問題点	課題(整理案)
志望者・採用者の減少	伝統的な採用対象(若年・壮年男子)への対応	①大型2種免許の取得そのものが難しくなっているのではないかと。 ②求人市場の最新状況に対応した求人体制となっていないのではないかと。 ③即戦力志向・中途採用依存が強まり、自社養成が手薄となっていないかと。 ④若年層へのアピールが不十分ではないかと。	○大型2種免許取得環境の改善 ○募集・採用活動の刷新・競争力強化 ○自社養成制度の充実 ○「引き抜き」対策の検討 ○就活を控えた若年層向けのPRの強化
	採用を拡大すべき対象(女子)への対応	⑤女性の本格活用に向けた覚悟と工夫が不十分なのではないかと。 ⑥他業種に比べ、女性受入れのための制度・体制が遅れているのではないかと。	○本格活用を図るべき事業部門の特定 ○女性目線の徹底による勤務体系・社内インフラ等の見直し
	共通	⑦待遇・キャリアパス・ES(従業員満足度)・やりがい等の「総合評価」で他業種に比べて低くなっている状況があるのではないかと。 ⑧イメージ面も含めた魅力のアピールが不足しているのではないかと。 ⑨各事業者単独の取組みには限界があり、複数事業者共同や業界全体での取組みが必要ではないかと。	○勤務先・職種としての「総合評価」の着実な改善 ○バス業界や運転者のイメージアップ ○募集・採用活動の共同化の推進
離職率の高止まり	待遇面に起因する問題	⑩労働条件改善に向けた取組みや姿勢のアピールが求められているのではないかと。 ⑪社内でのキャリアパスの多様化が求められているのではないかと。 ⑫他業種に比べ、生産性向上などの功績に対する報償が不足しているのではないかと。	○労働条件の改善に向けた不断の取組み ○他の職種との交流等による多様な社内キャリアパスの設定 ○安全運行やサービス向上への貢献に対する報償制度の導入
	待遇面以外に起因する問題	⑬利用者とのコミュニケーションの機会が減少し、やりがいが希薄になっているのではないかと。 ⑭他業種と比べ、士気を高めるための事業者単位や業界全体での取組みが遅れているのではないかと。 ⑮経営サイドにES向上の発想や意欲が乏しいのではないかと。	○サービス向上における利用者とのコミュニケーションの重視 ○バス業界活性化に向けた事業者単位・業界全体の取組みの強化 ○ES指標の導入とその計画的改善の推進

## 申請手続きの簡素化に関する検討状況等

- 平成24年7月末に導入した新高速乗合バス制度については、平成25年7月末の高速ツアーバスから新高速乗合バスへの移行・一本化の実施の他、既存の高速の乗合バス事業者にも有効に活用されてきたところであるが、新高速乗合バスへの移行・一本化から1年を迎えるにあたり、引き続き厳格な審査の実施を確保しつつ、より効率的な運用を図るため、以下の主な内容について、平成26年3月28日付け事務連絡を発出したところ。

### 管理の受委託許可申請の際の提出書類の簡略化等 【更新(継続)事案を対象】

現在、許可を受けている高速乗合バスの管理の受委託(貸切バス委託型)の更新については、原則、添付書類を省略とし、申請内容全体が分かる書面(受委託系統、受委託営業所・自動車車庫・休憩仮眠睡眠施設の概要等が一覧に明記されたもの)の提出を求め、変更(追加・修正)する内容について、分かりやすく明示させるとともに、変更する内容に係る添付書類のみ提出させることとした。

### 管理の受委託許可申請書類の提出部数の削減 【新規、更新(継続)事案を対象】

高速乗合バスの管理の受委託(貸切バス委託型)の許可申請を行う場合の申請書類の提出部数について、従前は本省自動車局旅客課(大臣権限の場合のみ)分+当該申請に係る受委託系統を通過する全ての運輸局及び運輸支局への提出を求めていたが、当該申請に係る受委託系統の起終点を管轄する運輸局及び運輸支局のみへの提出とした。

### 安全性向上のための取組内容の把握 【更新(継続)事案を対象】

委託者が、許可期間内において安全性向上のために取り組んできた内容(※)をとりまとめ、主たる事務所を管轄する運輸局に原則電子メールにより提出を求め。

(※)「高速乗合バス安全運行協議会の設置について」(平成24年6月18日付国自旅第196号)に基づき行うこととなっている活動の内容(受託営業所への訪問調査、バス停等での実地調査等)その他取り組んできた安全確保措置等の内容

## 横浜駅における停留所の調整状況

- 横浜地区においては、昨年8月の高速ツアーバスから新高速乗合バスへの移行の際に、YCAT(横浜エアシティーターミナル)及び横浜市交通局の協力のもと、出発便48便、到着便20便を確保。しかし、出発便に対して到着便のポールが不足。
- その後、継続して、横浜市、神奈川県警をはじめとする関係者との協議を経て、JR桜木町駅付近にバス停2バス分(出発便・到着便それぞれ70便前後で調整中)を確保。本年8月からの使用に向け、現在路線延長認可申請を運輸支局にて受付けたところ。



JR桜木町付近のバス停留所2バス

- 金沢駅は、従来、高速ツアーバスの東京、大阪便の運行起点となっており、金沢駅周辺の道路上を乗降場所としていた。
- 新高速乗合バスへ移行するにあたり、各事業者はバス停留所を確保するため、警察、道路管理者と調整を行ったが、道路上での設置は困難なことから、石川運輸支局に対し、金沢駅構内への乗り入れについて調整依頼があった。
- 平成25年2月、関係者による「連絡調整会議」を設置し、協議の結果、新高速乗合バスへの移行の際には、金沢駅西口の「団体バス乗降場(貸切専用)」2バスを平成26年3月末まで暫定的に使用することとなったが、団体旅行客の出発と高速ツアーバスの到着が錯綜する状況であった。
- このため、その後も連絡調整会議において協議を継続した結果、施設管理者(JR西日本及び金沢市)及び既存乗合バス事業者の協力を得て、金沢駅西口ロータリー1番、2番のりばを使用することで調整が整い、26年4月1日より運用開始となった。

26.3.31までの状況

路上乗降場  
25.3.31まで

金沢駅西口団体バス乗降場  
25.4.1～26.3.31まで

26.4.1以降

高速乗合バスのりば  
(共同使用)  
1番のりば・2番のりば

団体旅行客の出発と高速ツアーバスの到着が錯綜する。  
25.5.25 6:45

路上での降車扱い。

2番のりば  
1番のりば

①高速乗合バス 関東方面  
②高速乗合バス 関東方面  
※①②とも関東方面

## 概要

本年4月以降、訪日旅行者の主要訪問地の一部地域において、訪日台湾旅行者をはじめとする訪日旅行者の季節変動的な急激な増加に対して、貸切バスの供給輸送力が不足したことから、訪日旅行者の観光輸送に対応するため、貸切バスに係る臨時営業区域を柔軟に設定できる特例(営業所が所在する地方ブロックを臨時営業区域とする)を一定の条件の下で設けた。

## 特例措置の内容

① 対象事業者



日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定(日バスSafety)を受けた事業者に限る



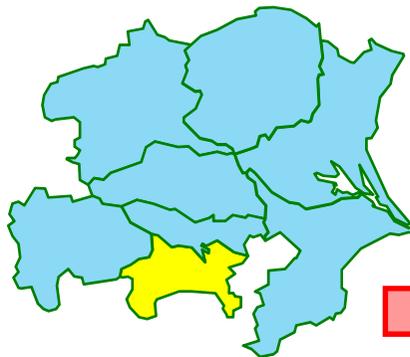
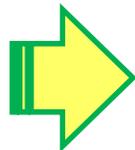
② 営業区域



営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域(地方ブロック)を臨時営業区域とする

<関東ブロックの例>

神奈川県に営業所



東京都、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県、山梨県を臨時営業区域とする

神奈川県が営業区域である事業者でも、羽田空港や成田空港に到着する訪日旅行者の観光輸送が可能となる。

③ 対象旅客



訪日外国人旅行者(運送申込者が外国の旅行会社である場合に限る)

④ 期間



認可日より平成26年6月末まで

平成26年6月16日

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ  
会議における貸切バス事業に関する提案について公益社団法人 日本バス協会  
貸切委員長 富田浩安

貸切バス事業は平成12年2月、規制緩和の実施に伴い事業参入は需給調整規制を前提とする免許制から、輸送の安全の確保等に関する資格要件をチェックする許可制に移行した。

規制緩和以降の状況は多くの小規模事業者が参入したため、供給過剰状態となり稼働率が低下するとともに、旅行業界の激しい価格競争の影響もあって実働日車当たりの営業収入も最盛期の約半額程度まで低下した。

また近年では、軽油価格の高止まりや安全へのコスト増などの要因により、大変厳しい経営が続いている。

このため、各バス事業者は主要コストの人件費及び車両購入にかかる費用など経費の削減に努めてきたが、既に限界の状態であり労働環境の悪化とともにバス事業の根幹である安全への投資についても十分な安全の取組みがされてなかったり、事業者の中には低廉な運賃で無理な運行も見られる。

さらに、利用者サービスである新しい車両の購入もできないで車両更新の延長などの事業者が増加して安全とサービスの低下を招いている。

そのような中、二年前の平成24年4月29日、群馬県内の関越自動車道で高速ツアーバスが防音壁に激突して多数の死傷者（7人死亡・38人が重軽傷）が出る大事故が発生した。国土交通省では従前から安全運行を確保すべき種々の諸施策等を講じてきたが、事故発生後は、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の下で、安全に関する各規制がより一層厳格なものとなった。その後も今年4月20日、愛知県内の名神高速自動車道で貸切バスが中央分離帯を突き破り、上り線を約200メートル逆走し乗用車など十数台と衝突した事故が発生したが、道路渋滞により低速度で運行していたため10人の軽傷で済みましたが、一歩間違えれば大惨事になるところであった。

前述の事故を起こした事業者は、低廉なサービスを提供するために、道路運送法における多くの法令遵守違反などバス事業者としての資質に欠けており、このような事業者に対してはより安全な新しい基準を制定しても遵守しなくてはこのような事故は無くならない。

そのため、日本バス協会では以前から貸切バス事業の輸送の安全と健全な事業運営を図る上で、新規許可の際の審査基準である最低車両台数の引き上げ、車齢規制の復活、車両台数に応じた人員確保の義務付け、有蓋車庫の設置、供給過剰な際の緊急調整措置の導入等参入規制の強化とともに、併せて参入後の厳格な監査および厳正な処分を要望してきた。

これらの新規参入許可の見直しについては、平成25年3月に取りまとめられた「バス

事業のあり方検討会」では結論が得られず、今後、講ずる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・分析を進めた上で早急に議論を行い、結論を得ることになっている。

については、日本バス協会では貸切委員会で最低車両台数、車齢規制、車両数に応じた人員の確保等について検討してきたが、新規参入時の際の規制について、再度検討され、貸切バス事業がさらなる安全安心が確保するための諸対応について早急に結論が得られるようお願いしたい。

特に車齢、車両についてはデータ資料を基に特段のご理解くださるよう要望する。

【参考資料】

項目 年度	事業者数	車両数(両)	実働率(%)	営業収入 (百万円)	実働一日一車 営業収入(円)	運転者(人)
平成元年	1,137	28,682	67.3	639,369	97,173	28,053
平成 11 年	2,336	37,661	59.0	543,354	77,935	32,646
平成 21 年	4,392	46,676	50.2	447,378	52,226	41,173
平成 23 年	4,533	47,693	50.0	433,422	—	45,504

※ 1. 国土交通省統計資料より

2. 貸切バス事業の規制緩和は平成 12 年 2 月から実施

(平成 23 年と平成元年の比較・23/元)

- ・事業者数 4 倍増加
- ・車両数 66%増加
- ・実働率 26%減少
- ・営業収入 32%減少
- ・実働一日一車  
営業収入 46%減少 (平成 21 年と平成元年の比較)

※必要保有台数の引き上げについて

運行管理者日勤の場合(運行管理者2名)貸切バスの車両数別年間経常収支は保有車両数7両で収支均衡する。

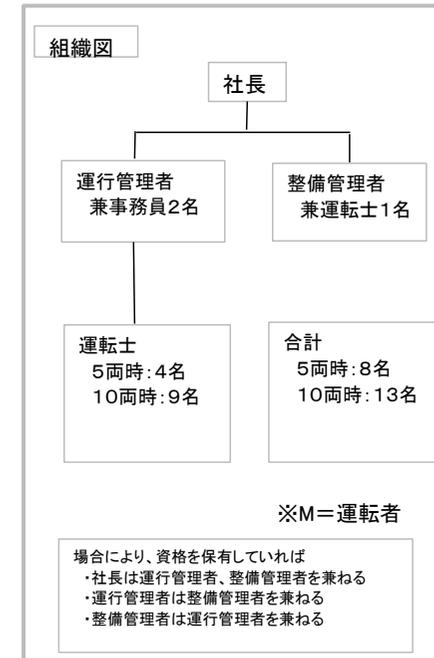
新規参入事業者が継続的に経営をするためにも、適正な保有台数規模が必要である。

※平成22年の価格の 実態に基づき試算

(単位:千円)

		保有車両数				備 考
		5両	6両	7両	10両	
収入	運送収入	87,400	104,880	122,360	174,800	延実働車数 × 実働日車収入76千円
費用	人件費	39,100	43,125	47,150	59,225	右記参照
	燃料油脂費	9,090	10,910	12,725	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	5,590	6,522	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	12,000	14,000	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	1,410	1,645	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	2,931	3,420	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	1,199	1,399	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	188	219	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	2,488	2,903	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	17,075	19,921	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	9,166	10,694	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	106,082	120,598	164,151	
	営業収支	▲ 4,162	▲ 1,202	1,762	10,649	
	営業収支率	95.5	98.9	101.5	106.5	
	営業外費用	120	144	168	240	車両を5年ローン(年利1.2%)で購入。
	経常収支	▲ 4,282	▲ 1,346	1,594	10,409	
	経常収支率	95.3	98.7	101.3	106.3	

	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



基礎数値

延在籍車(I)	1,825	2,190	2,555	3,650	保有車両数 × 365日
延実働車(II)	1,150	1,380	1,610	2,300	延在籍車(I) × 実働率63%
総走行キロ	305,900	367,080	428,260	611,800	延実働車数(II) × 実働車当たり走行キロ266km

## ※車齢規制の必要性

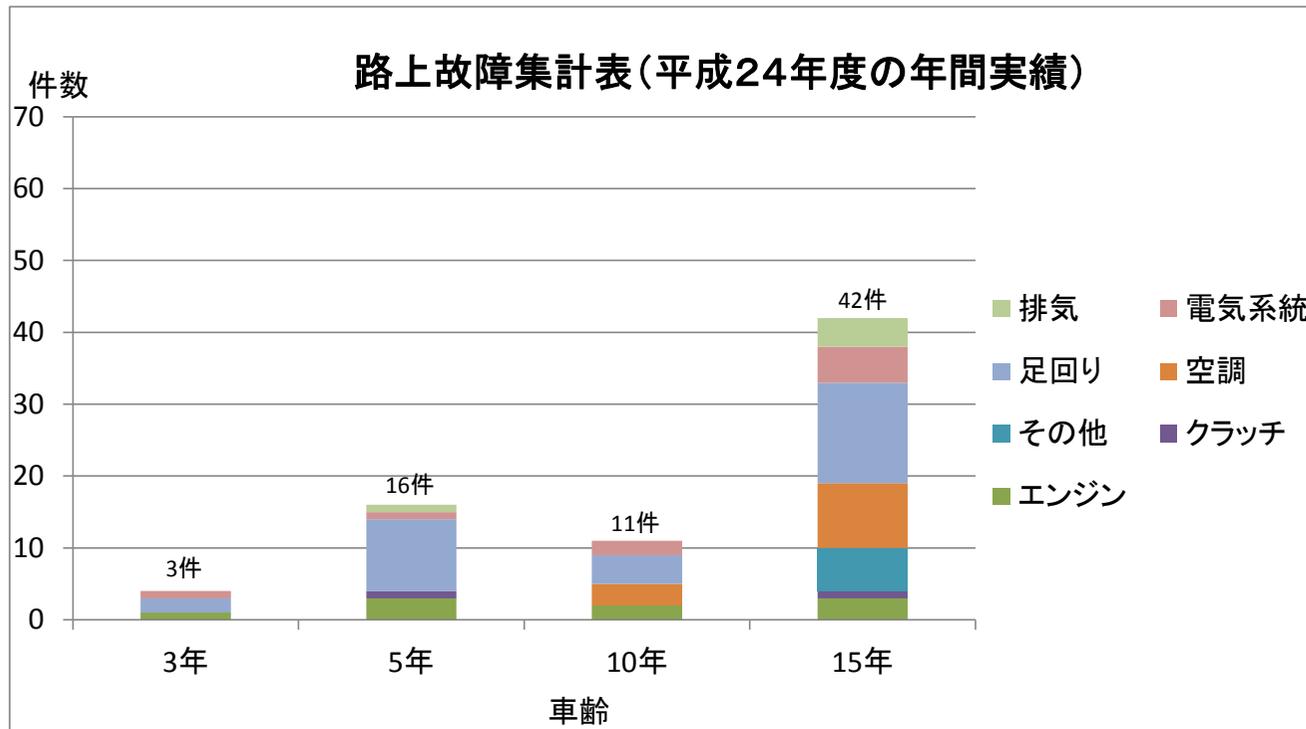
○車齢5年以上の車両は大幅に修繕費が増加、また路上故障も10年を超えると大幅に発生している。  
 経営基盤が脆弱な新規参入事業者が古い車両で事業を始めることにより、事業開始年度から大幅な修繕費が発生する。  
 安全コストをカットするため車両の未整備など、利用者への安全は不安である。また、そのために届出運賃を遵守しないで、  
 低運賃で運行していることも大きな問題である。古い車両での新規参入は、大幅な修繕費がかかり、路上故障の件数も  
 大幅に増えるため、何らかの車齢規制が必要である。

### ・年式別の車両1台当たり年間修繕費用(日本バス協会の調査)

車齢	3年	5年	10年	11~15年
修繕費/年間	512,020	894,536	1,662,047	1,119,036

※10年以降に大規模な修繕(オーバーホール)を行う事業者が多い

### ・年式別の年間路上故障件数(日本バス協会の調査)



平成25年4月2日  
自動車局

## 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成24年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、国土交通省は、平成25・26年度の2年間にわたり、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」として、報告書に盛り込まれた措置を迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と、事故により大きく揺らいだ高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとする。

なお、本プランの実効性を確保するためには、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行うことが重要であるため、逐次フォローアップ・効果検証を行うとともに、必要に応じて取組内容の充実強化を図るものとする。

### I 具体的取組

#### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化（別紙①～④参照）

- 現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
- 移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
- 上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。

#### 2. 貸切バスの安全性向上

##### (1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化（別紙⑤～⑪参照）

- 半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、

輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。

- 今後2年間を通じて、事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。

##### (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底（別紙⑫～⑮参照）

- 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

##### (3) ビジネス環境の適正化・改善（別紙⑯～⑲参照）

- 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

### II フォローアップ・効果検証

- 各措置の準備・実施状況については、有識者・関係者等の参加を得て、本省及び地方運輸局において、逐次フォローアップを行う。
- 各措置の実施状況を踏まえ、平成26年度末を目途にその効果を検証し、バスへの信頼回復のためにさらに必要な取組について検討する。

(別紙)

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	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や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、確実かつ円滑な移行を図る。	25年7月末まで
②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）	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。（省令改正等）	25年4月以降
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	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	25年5月以降
④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	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距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）

## 2. 貸切バスの安全性向上

### (1) 参入時・参入後の安全性チェック

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑤役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する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ほか、試験方法等を厳格化する。（通達改正）	25年10月
⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。（通達改正）	25年10月
⑦営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、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。（通達改正）	25年10月
⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、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。（通達・告示改正）	25年10月
⑨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	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、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。（通達改正等）	25年10月
⑩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	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施
⑪悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いが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、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。（通達改正）	25年10月

## (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑫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	①全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。（省令改正） ②安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。（通達改正）	①25年10月 ②25年4月以降
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。（省令改正）	26年5月
⑭交替運転者の配置基準の策定	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距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）
⑮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	①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には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。（通達改正） ②ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。	①26年1月 （夜間運行について一部実施済み） ②25年4月以降

## (3) ビジネス環境の適正化・改善

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑯運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。 （通達改正）	25年度末まで
⑰貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、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。	実施済み。25年4月以降取組を強化
⑱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	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、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を検討する。	25年末までに検討
⑲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進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。（通達改正）	25年10月

# 「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は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ことが必要である。

### 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	
	佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会自動車連絡会顧問	
	行政関係者	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

## 「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（第2回）議事概要

日時：平成26年1月14日（火） 10:00～11:50

場所：合同庁舎3号館4階 特別会議室

議事次第に沿って事務局、成定委員、川杉委員、村瀬委員、田倉委員、興津委員及び若井委員から資料の説明を行い、質疑応答及び意見交換が行われた。

委員から出された主な意見は以下の通り。

### ○全般について

- ・日本バス協会、旅行協会の加盟員・非加盟員への安全規制に関する説明会の開催状況等について、全国における進捗状況等について詳細に示してほしい。

### ○高速・貸切バスの安全・安心回復プランに関連する事項について

- ・安全規制が強化されたことについて、経営者側からの意見だけではなく運転者側の意見も把握するべきではないか。特に、交替運転者の配置基準において定められた距離規制や運転時間規制についての運転者の意見を分析すべき。
- ・運転者からの聞き取りによると、交替運転者の配置基準によりツーマン運行が基本となり過労運転は減少したが、一方で運転者不足により運行量自体が増えて、かえって過労運転が続いているという話も聞く。
- ・デジタル式運行記録計の義務化（平成26年1月施行）について、具体的にどのような運行管理の高度化が行われているのか、実態を示してほしい。
- ・行政処分の服喪期間について、事業別での適用等の見直しを図ってほしい。
- ・高速乗合バスの管理の受委託制度においても、貸切型管理の受委託と同様に受託者の車両を使用する方法を可能としてほしい。
- ・横浜駅では出発用の停留所は確保できたものの到着用の停留所が確保できておらず、8月以降、横浜駅において降車ができなくなるなど旅客の利便が低下している。
- ・貸切バスの新たな運賃に関し、他の交通機関は5割引といった営業政策割引を設定しているが、貸切バスだけ過度に規制してしまうのは如何か。
- ・タクシー特措法改正により、タクシー事業は特定地域内の新規参入、増車が禁止されることとなるが、バス事業においても同様の措置を講ずる必要があるのではないか。
- ・バス事業は過当競争にあり、労働条件悪化の形で運転者にしわ寄せが及んでいる。参入規制を含め行き過ぎた規制緩和がもたらす需給のアンバランスをどのように見直すべきか、この会議で検討願いたい。

### ○その他

- ・「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）。
- ・申請書類が多く処理期間も長いため、外部環境に合わせたきめ細やかな商品が作りにくいことから、書類申請の電子化や不要な書類の簡素化を進めてほしい。
- ・かつて貸切バス事業において、中華圏から日本国籍へ帰化した者を多く雇用していたが、それらの者が現在は白タクへと流れている。

参考3

- 新たな制度の運用を開始して一定期間が経過し、この先が中だるみの危険性がある  
今後も半年や1年といった時点できちんとフォローアップをしていく必要がある。

(以 上)