

第3回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料①

自動車局

平成28年2月18日

1. 今回の事故を踏まえた検討事項 2
2. 利用者・旅行業者への貸切バス安全情報の提供 4
3. 貸切バスの運賃・料金制度等 16

1. 今回の事故を踏まえた検討事項

<今回の事故に関し現時点で明らかになっている事柄>

事故発生前に実施した監査や処分では是正を指示していたにもかかわらず、事故発生後、安全管理上の問題を確認

長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が乗務

届出運賃の下限を割った運賃による運行

ドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていない車両による運行

<今回の事故を踏まえた検討事項>

事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

事業参入後の安全確保に関するチェックの強化
(監査の実効性の向上)

運転者の運転技術のチェックの強化

旅行業者を含めた安全確保のための対策の強化

ハード面での安全対策の強化

2. 利用者・旅行者への 貸切バス安全情報の提供

今回の事故を受けた課題

- 利用者にとって、貸切バス事業者の安全性に基づき旅行商品を選択するための情報が不足している。
- 旅行業者にとって、安全性に係る情報に基づき貸切バス事業者を選択できる仕組みが十分に整っていない。

募集型企画旅行における広告の表示内容

- 現在、例えば、航空会社については、運送サービスに加え、飲食等の付随サービスを提供しており、そのサービスは航空会社毎に差があり、どの航空会社を利用するかは、消費者の選択に大きな影響を与えるため、表示することとされている。
- 他方、バス会社は数が多く、サービスに大きな差が無いため、バス会社名を広告することとされていない。

参考 貸切バスの安全確保に関する法適用関係

●旅行業法施行規則

(旅行業務取扱管理者の職務)

第10条

10 前各号に掲げるもののほか、取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するため必要な事項として観光庁長官が定める事項

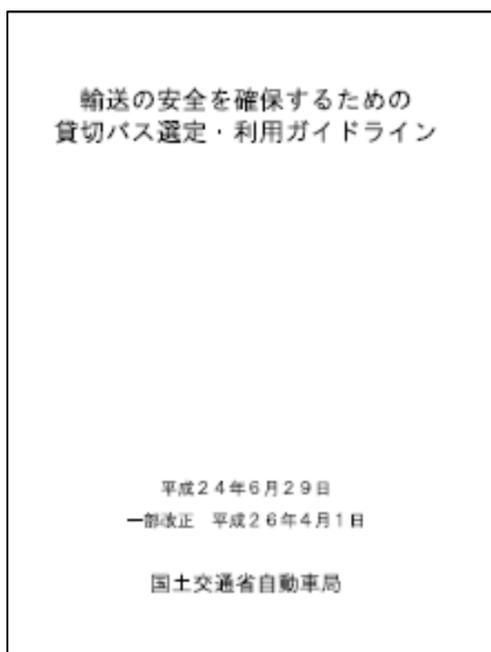
●観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務について(通達)

旅行業法施行規則第10条第10号に基づき観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務

1. 旅行の安全を確保するため、運行する貸切バス事業者の安全の確保に関する取組みについて把握(略)すること。

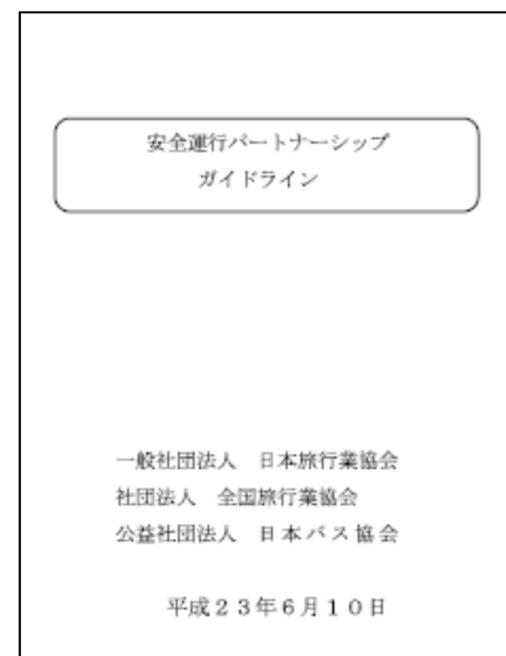
貸切バスの選定・利用ガイドライン

制定日	H24年6月29日 (貸切バスの新運賃・料金制度の導入に伴い、 H26年4月1日改訂)
発行者	国土交通省自動車局
目的	貸切バスの選定・利用ガイドラインにおいて、 貸切バスを選定・利用する際のポイントを示 すことにより、旅行業者、地方自治体、学校関 係者等の発注者が、安心して貸切バスを選 定・利用できるようにすること目的としている。



安全運行パートナーシップガイドライン

制定日	H23年6月10日
発行者	一般社団法人日本旅行業協会(JATA) 社団法人全国旅行業協会(ANTA) 公益社団法人日本バス協会(NBA)
目的	安全運行パートナーシップガイドラインにより、 旅行業者と貸切バス事業者が、お互いの事 業活動をする上で欠かすことのできないパー トナーであること理解し、協力体制の確立によ り法令等を遵守し、安全で快適なサービスを 旅客に提供することを目的としている。



発注者（旅行業者等）

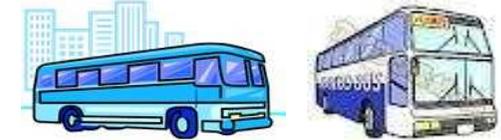


選定・利用
ガイドライン

貸切バス事業者の選定

○運行の安全面のポイントを示すことにより、
価格比較だけではなく、より安全にも留意した
選定を促す。

貸切バス事業者



I 1. 本ガイドライン策定の背景及び目的(略)

II 1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点

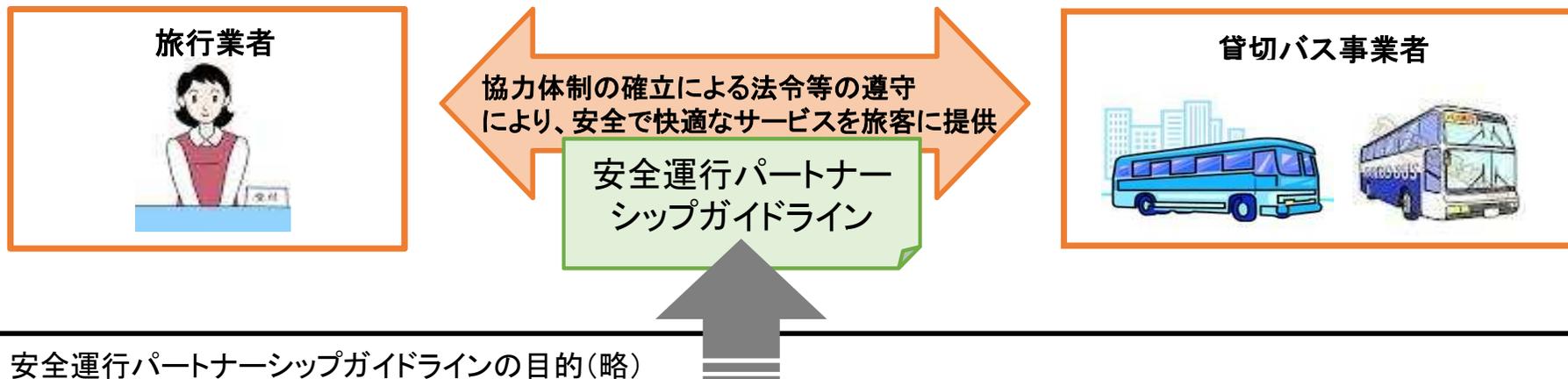
- (1) 事業許可
- (2) 営業区域
- (3) 輸送の安全性等を判断する上で参考となる情報
 - ① 国土交通省の行政処分情報(ネガティブ情報の公開)
 - ② 任意保険・共済の加入状況
 - ③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度(セーフティバス)
 - ④ 安全マネジメント評価
 - ⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況
 - ⑥ 先進安全自動車(ASV)の導入状況
 - ⑦ グリーン経営認証

II 2. 行程検討の際の留意点

- ① 予定走行距離
- ② 見込まれる運行速度
- ③ 運転時間・休憩時間等
- ④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保
- ⑤ 交替運転者の要否
- ⑥ バスガイド(車掌)の要否

II 3. 運送契約に関する留意点

- (1) 運送約款
 - ① 運送の申込み
 - ② 運送契約の成立
 - ③ 運送契約の内容の変更
 - ④ 運賃及び料金
 - ⑤ 違約料
- (2) 事故・故障等緊急時の対応について



1. 安全運行パートナーシップガイドラインの目的(略)

2. 法令等を遵守した旅行及びバス運行

- ① 貸切バス事業者は、安全性の確保のための基準づくりやそれに基づく運行に努めます。旅行会社は、安全運行に努力している貸切バス事業者を利用することに努めます。
- ② 行程作成にあたっては貸切バス事業者と旅行会社双方が十分な打ち合わせを行います。
- ③、④ 略
- ⑤ 貸切バス事業者と旅行業者は行程表に基づき、乗務員用の適切な休憩・宿泊施設を確保します。

3. 安全な乗降場所の確保(略)

4. 安全運行の徹底

- ① 貸切バス事業者と旅行会社は、法定速度の遵守はもとより、安全を第一にして旅行行程(ツアー)を運行します。
- ② 貸切バスの乗務員及び旅行会社は、旅客に対し、シートベルトの着用を徹底するよう呼びかけます。

5. 安全管理体制の確立

- ① 貸切バス事業者と旅行会社は、事故・故障・トラブルなどが発生した場合は旅客の安全確保を最優先して適切な対応をします。
- ② 貸切バス事業者と旅行会社は、事故・故障・トラブルなどの緊急時における連絡先を明確にし、休日や深夜等の営業時間外であってもお互いに連絡が取れる体制を構築します。

6. 貸切バスに係る運賃

規制緩和による供給過剰、旅客の低価格志向等の要因で貸切バス事業者と旅行業者はそれぞれに課題を抱えています。お互いの立場を理解して、事業が健全に発達するよう努力します。

7. その他

各協会の会員以外と取引する場合も、このパートナーシップガイドラインを遵守するよう努めることとします。

貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施（平成23年度から）。

認定事業者は、運行する貸切バスの車体や自社のホームページ等に「SAFETY BUS」(セーフティバス)マークを掲示し、認定事業者であることをPRすることが可能。

日本バス協会及び国土交通省のホームページ上で認定事業者の一覧を閲覧可能。認定又は認定取消しの都度更新。

◆認定事業者数

平成28年1月20日現在

	事業者数	車両数
認定事業者	772者(★ 376 ★★ 216 ★★★ 180)	19,859両(★ 7,991 ★★ 5,677 ★★★ 6,191)
うち会員事業者	735者(★ 342 ★★ 215 ★★★ 178)	19,404両(★ 7,583 ★★ 5,656 ★★★ 6,165)
うち非会員事業者	37者(★ 34 ★★ 1 ★★★ 2)	455両(★ 408 ★★ 21 ★★★ 26)
会員(非会員除く) に占める認定事業者の割合	35.4%	59.2%
全事業者(非会員含む) に占める認定事業者の割合	17.1%	40.7%

◆申請手数料

一事業者あたり(税込)

貸切バス車両数	10両以下	11両～30両	31両以上
バス協会 会員事業者	91,800円	138,600円	184,500円
非会員事業者	102,000円	154,000円	205,000円



「SAFETY BUS」
(セーフティバス)マーク

◆評価認定の方法

以下の項目について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」において評価認定。

ア) 安全性に対する取組状況 (配点60点)

- 【例】◇法令遵守事項について適切に取組まれているか
(全てクリアすることが必要。クリアしないものは申請却下)
◇法令遵守事項よりも高いレベルでの取組みを行っているか
- ・記録機能を有するシステム化されたアルコール チェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
 - ・デジタル式運行記録計を活用しているか
 - ・ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか 等

イ) 事故及び行政処分の状況 (配点20点)

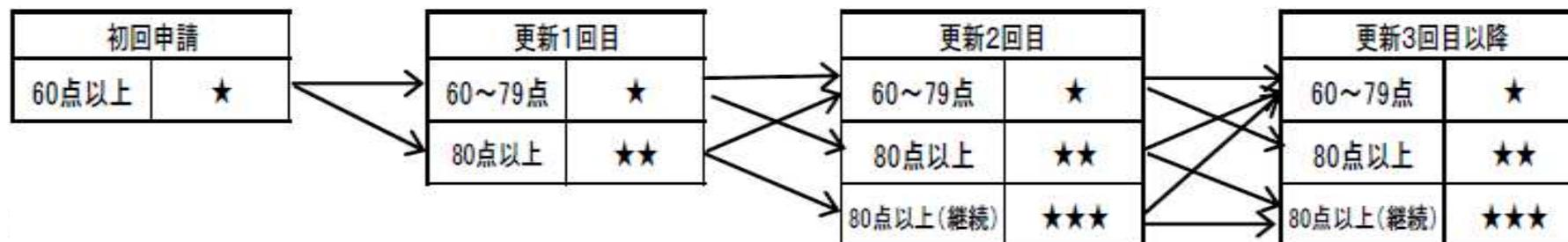
- 【例】・過去2年間に有責の死傷事故が発生していないか
・過去1年間に転覆等の事故が発生していないか
・行政処分による累積点数を配点から差し引く 等

ウ) 運輸安全マネジメントの取組状況 (配点20点)

- 【例】・輸送の安全確保の責任体制
・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
・安全に対する会社を挙げての取組み 等

◆評価認定制度の更新申請(キャリアアップ)

(有効期間:2年間)



○道路運送法(昭和26年法律第183号) (抄)

(一般旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表)

第二十九条の三 一般旅客自動車運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を公表しなければならない。

○旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号) (抄)

(旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表)

第四十七条の七 旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後百日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全に係る情報であつて国土交通大臣が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

2 旅客自動車運送事業者は、法第二十七条第三項(法第四十三条第五項において準用する場合を含む。)、法第三十一条又は第四十条(法第四十三条第五項において準用する場合を含む。)の規定による処分(輸送の安全に係るものに限る。)を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

○旅客自動車運送事業運輸規則第四十七条の七第一項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項(平成18年国土交通省告示第1089号)(抄)

- 1 旅客自動車運送事業運輸規則(昭和三十一年運輸省令第四十四号)第四十七条の七第一項の規定に基づき、旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項は、次のとおりとする。
 - 一 輸送の安全に関する基本的な方針
 - 二 輸送の安全に関する目標及びその達成状況
 - 三 自動車事故報告規則(昭和二十六年運輸省令第百四号)第二条に規定する事故に関する統計

- 2 道路運送法(昭和二十六年法律第百八十三号。以下「法」という。)第二十二条の二第一項の国土交通省令で定める規模以上の旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項は、前項に掲げるもののほか、次のとおりとする。
 - 一 法第二十二条の二第一項に規定する安全管理規程
 - 二 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置
 - 三 輸送の安全に係る情報の伝達体制その他の組織体制
 - 四 輸送の安全に関する教育及び研修の実施状況
 - 五 輸送の安全に係る内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置
 - 六 法第二十二条の二第二項第四号に規定する安全統括管理者に係る情報

現状の事業者の行政処分情報検索

利用者が事業者を選択する際の参考情報として、過去3年間の自動車運送事業者に対する行政処分状況を平成19年より国土交通省ホームページ上で公表。

今後、以下のとおり拡充を行う。

- ・迅速な処分情報提供のため、更新頻度を月1回から月3回に増加（個別の処分情報は処分後速やかにHPにて公表）。
- ・バスの発着場等で利用者がより手軽に貸切バス事業者の処分歴を検索できるよう、スマートフォン向け簡易検索サイトを開設。

行政処分情報検索（パソコン版）

更新頻度（3月から実施）
1回/月 > 3回/月

検索条件

- ・自動車運送事業の種別（貸切バス、タクシー等）
- ・処分年月日
- ・都道府県（営業所の所在地）
- ・行政処分の種類（許可の取消し等）
- ・違反点数
- ・事業者名

行政処分事業者の詳細情報（検索結果）

- ・行政処分等の年月日
- ・事業者の氏名または名称
- ・事業者所在地
- ・営業所の名称
- ・行政処分の内容（例：事業停止（〇〇日間）等）
- ・主な違反の条項（例：旅客自動車運送事業運輸規則〇条〇項等）
- ・違反行為の概要
（例：平成〇年〇月〇日監査を実施。〇件の違反が認められた。（1）乗務時間等告示の遵守違反（2）……）
- ・違反点数（事業者）：〇点
- ・違反点数（営業所）：〇点

貸切バス専用行政処分情報検索（スマートフォン版）イメージ

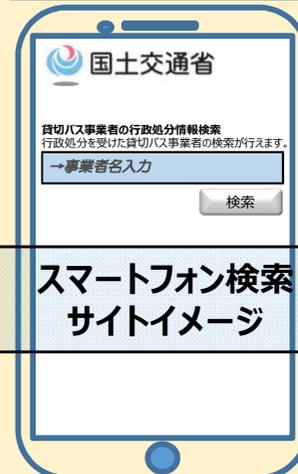
検索条件

- ・事業者名

行政処分事業者の詳細情報（検索結果）

- ・行政処分等の年月日
- ・事業者の氏名または名称
- ・事業者所在地
- ・行政処分の内容（例：事業停止（〇〇日間）等）
- ・違反行為の概要

（例：平成〇年〇月〇日監査を実施。〇件の違反が認められた。（1）乗務時間等告示の遵守違反（2）……）



スマートフォン検索
サイトイメージ



貸切バス専用（スマートフォン向け）

◆ 3月中目途公表予定

現行の利用者・旅行業者への情報提供の課題

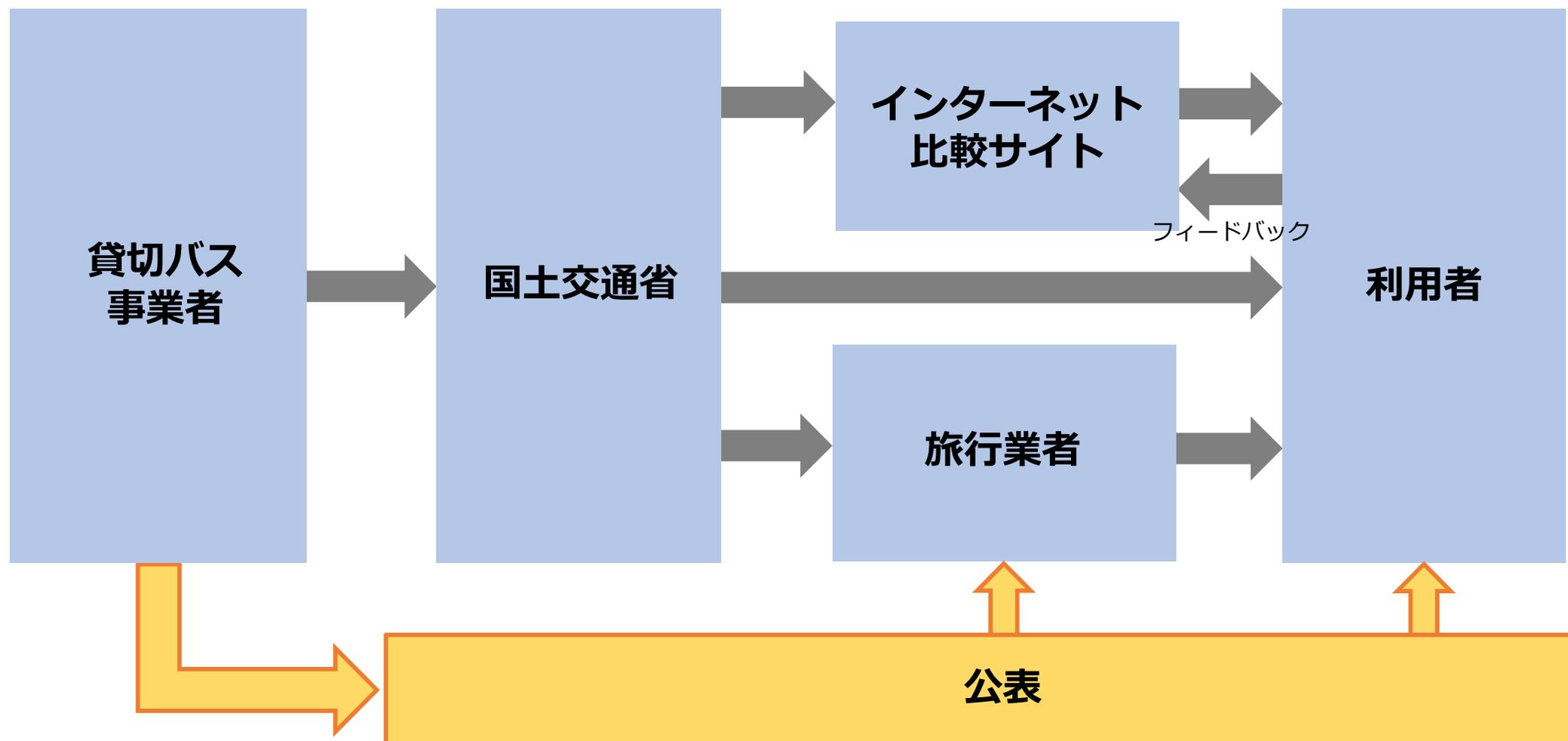
- 利用者にとって、貸切バス事業者の安全性に基づき旅行商品を選択するための情報が不足している。
- 旅行業者にとって、安全性に係る情報に基づき貸切バス事業者を選択できる仕組みが十分に整っていない。



<見直しの方向性>

- ① 貸切バス事業者が安全情報を公表（道路運送法第29条の3に基づく公表事項を拡充）。
- ② 国土交通省は、貸切バス事業者からの報告を整理して公表。
- ③ 利用者による選択に役立つよう、インターネット比較サイトや旅行業者等を通じて、安全情報を提供。
- ④ 旅行業者は、利用者に対し、旅行商品に係る貸切バス事業者名、セーフティバス取得情報を提供。

- ① 貸切バス事業者が安全情報を公表（道路運送法第29条の3に基づく公表事項を拡充）。
- ② 国土交通省は、貸切バス事業者からの報告を整理して公表。
- ③ 利用者による選択に役立つよう、インターネット比較サイトや旅行業者等を通じて、安全情報を提供。
- ④ 旅行業者は、利用者に対し、旅行商品に係る貸切バス事業者名、セーフティバス取得情報を提供。



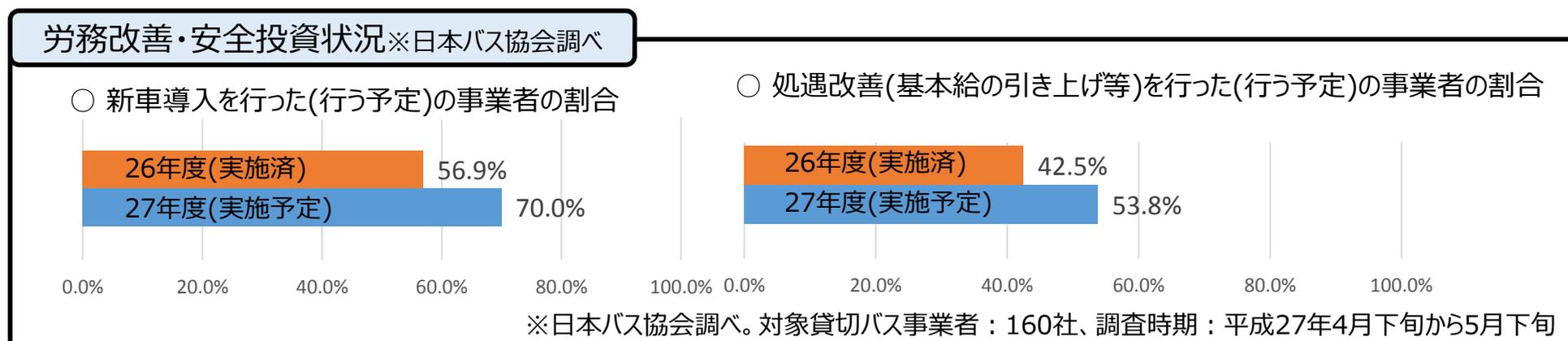
3. 貸切バスの運賃・料金制度等

【下限割れ運賃による契約の状況】

- 今回の事故においては、(株)イーエスピーは、届け出た運賃・料金下限を下回る額で、旅行業者と契約していたことが判明している。また、事故後の(株)イーエスピーに対する特別監査では、当該事故の他に4件の下限割れ運賃による契約が確認されている。
- これまでの監査において、下限割れ運賃は、平成26年度は5社(総監査件数:1,798社)、平成27年度は11社※(総監査件数:未集計)で発覚している。※(株)イーエスピーを除く

【貸切バス運行の安全確保】

- 貸切バスの安全確保のためには、貸切バス事業者において届け出た運賃・料金を確実に収受した上で、安全関係の支出・投資を確実に行うことが必要である。



- 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、貸切バスの新たな運賃・料金制度を平成26年度初めから実施することとした。
- 「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ（座長：加藤博和名古屋大学大学院准教授）」において、制度の詳細設計について検討等を進め、以下のとおりとりまとめた。（平成25年4月2日）

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

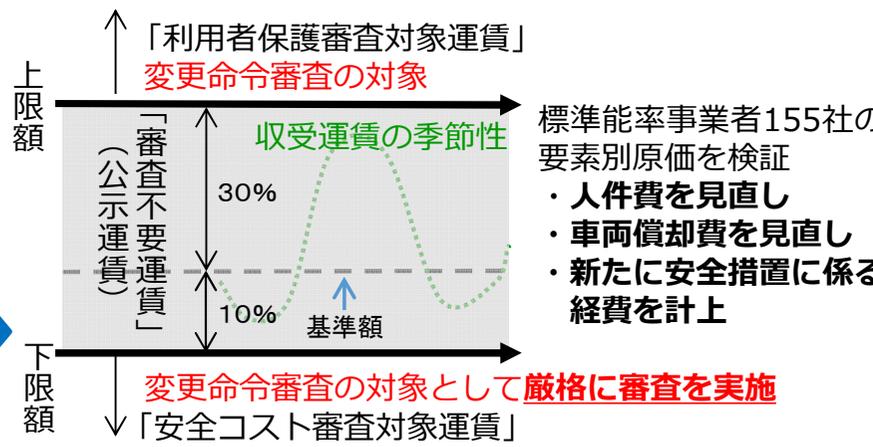
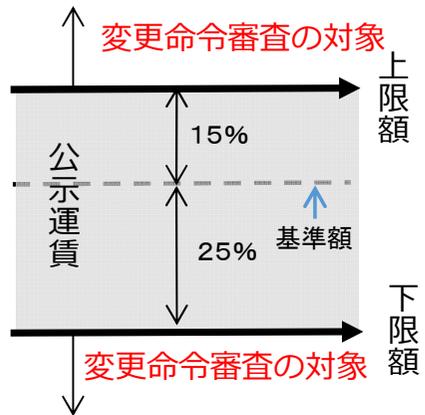
- 「時間制運賃」
- 「キロ制運賃」
- 「時間・キロ選択制運賃」
- 「行先別運賃」



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、合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化。

公示運賃の算定方法の見直し
(人件費・車両償却費の見直し、
安全措置に係る経費の計上)

平成26年4月1日から適用（3か月以内に届出を行い、同年7月から本格適用）



貸切バスの運賃・料金事前届出
違反に対する処分基準の見直し

- 初違反：警告
- 再違反：10日車の車両使用停止



- 初違反：20日車の車両使用停止
- 再違反：40日車の車両使用停止

平成26年10月1日から適用
(適用条項：道路運送法第9条の2第1項)

貸切バスの新運賃・料金制度①

- 貸切バスの運賃・料金は、国土交通大臣への事前届出制。
 - 国土交通大臣は、あらかじめ公示する「時間・キロ併用制運賃」(※)の範囲内における届出運賃については変更命令をしないこととし、それ以外の届出運賃については変更命令が必要かどうか個別に審査。
- (※) 平成24年4月の関越道高速ツアーバス事故を踏まえ、安全コストを適切に反映するため、平成26年4月導入。

◆ 関東運輸局長公示の例 (平成26年3月26日)

			上限額	下限額
運賃	時間制運賃(1時間あたり)	大型車/中型車/小型車	<u>7,680円</u> /6,480円/5,560円	<u>5,310円</u> /4,490円/3,850円
	キロ制運賃(1kmあたり)	大型車/中型車/小型車	<u>170円</u> / 150円/ 120円	<u>120円</u> / 100円/ 80円
料金	交替運転者の配置料金	時間制料金(1時間あたり) キロ制料金(1kmあたり)	<u>3,080円</u> <u>40円</u>	<u>2,130円</u> <u>30円</u>
	深夜早朝運行料金	時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割以内		
	特殊車両割増料金	運賃の5割以内		

(注) 下線部は下記事例で使用

◆ 個別運賃算出の例 (大型車、時間19時間 (うち深夜8時間)、キロ690km等)

$$\begin{aligned}
 \text{運賃上限} & \quad \underline{7,680円} \times 19\text{時間} + \underline{170円} \times 690\text{km} = 263,220\text{円 (税別)} \rightarrow 284,278\text{円 (税込)} \\
 \text{下限} & \quad \underline{5,310円} \times 19\text{時間} + \underline{120円} \times 690\text{km} = 183,690\text{円 (税別)} \rightarrow 198,385\text{円 (税込)} \\
 \text{料金上限} & \quad \underline{3,080円} \times 19\text{時間} + \underline{40円} \times 690\text{km} + (\underline{61,440円} + \underline{24,640円}) \times \underline{0.2} = 103,336\text{円 (税別)} \rightarrow 111,603\text{円 (税込)} \\
 \text{下限} & \quad \underline{2,130円} \times 19\text{時間} + \underline{30円} \times 690\text{km} + (\underline{42,480円} + \underline{17,040円}) \times \underline{0} = 61,170\text{円 (税別)} \rightarrow 66,064\text{円 (税込)}
 \end{aligned}$$

➡ **264,449円 ~ 395,881円 (税込)** の範囲内で運賃を決定

- ◆ 届出運賃・料金の範囲外で収受していた場合は、運賃料金事前届出違反 (道路運送法第9条の2第1項) により、行政処分の対象。(初違反: 20日車、再違反: 40日車)

貸切バスの新運賃・料金制度②

貸切バスの新運賃・料金制度は、標準能率事業者（155者）の原価（平成24年度実績）について、時間コスト・キロコストに分類し、時間単価・キロ単価を算出している。

貸切バス事業における原価		時間コスト・キロコストの別		原価構成比 (関東運輸局の例)
運送費	人件費（基準賃金等）	時間		28.6%
	人件費（基準賃金以外）	キロ		7.5%
	燃料油脂費	キロ		9.5%
	車両修繕費	キロ		3.6%
	車両減価償却費	1/2時間	1/2キロ	16.8%
	自動車税・自動車重量税	キロ		0.3%
	自動車損害賠償責任保険料	キロ		0.3%
	その他経費	時間		18.1%
一般管理費		時間		8.0%
営業外費用		時間		1.1%
適正利潤		時間		1.8%
安全措置に係る経費		時間		3.9%

運転者賃金の下落傾向が固定化しないよう、運転者平均給与月額に、全職種平均給与月額と運転者平均給与月額との差の1/2を加えて積算している。

低年式車両の更新を促進するため、法定耐用年数（5年）に、標準能率事業者の車両使用平均年数と法定耐用年数との差の1/2を加えて積算している。

旅行者への手数料等は、この科目に含まれている。

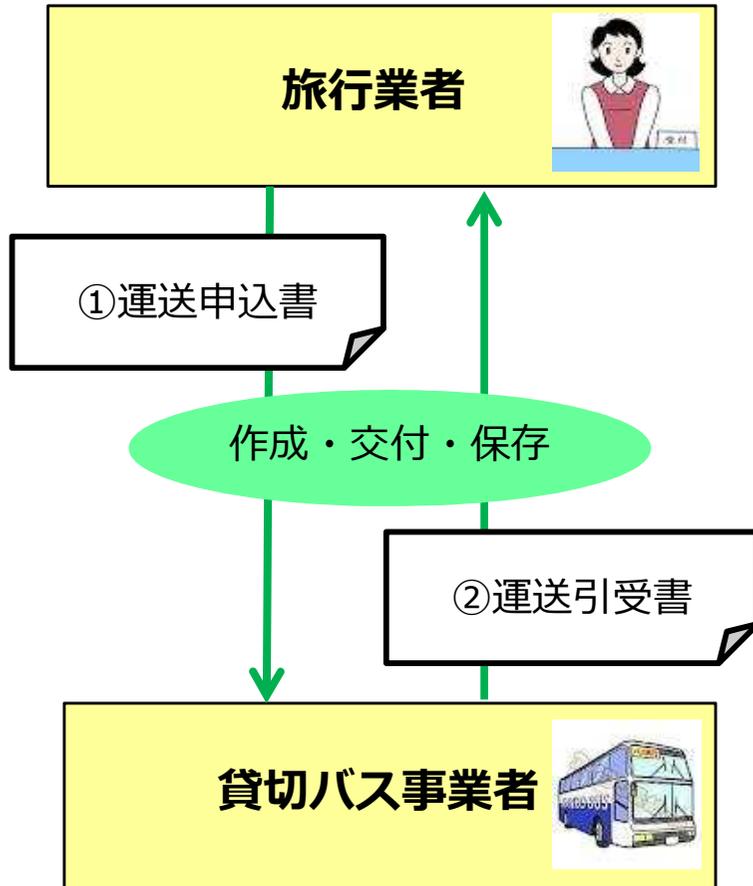
安全対策への投資を継続的に行えるよう、以下の経費を原価に盛り込んでいる。

- ・デジタル式運行記録計、ドライブレコーダーの導入費用
- ・貸切バス安全性評価認定制度の取得費用
- ・事故防止コンサルティングの実施費用 等

貸切バス事業者と旅行業者の書面取引義務

○ 関越道高速ツアーバス事故（平成24年4月）を受けて、貸切バス事業者と旅行業者との適正な取引を確保するため、貸切バス事業者及び旅行業者は、運賃・料金の額等の契約内容が記載された運送引受書を保管しなければならないこととしている。

◆ 様式例



運送申込書／運送引受書・乗車券

※申込者は、太線を記入願います。

申込者	氏名・名称	(担当者名)		申込日：平成 年 月 日						
	住所			電話： - - FAX： - - E-mail：						
契約責任者	氏名・名称	旅客の団体の名称： (担当者名)		電話： - -						
	住所			FAX： - - E-mail：						
運送を引受ける者	氏名・名称			電話： - -						
	住所			FAX： - - E-mail：						
事業許可	昭和・平成 年 月 日 第 号	営業区域：		任意保険・共済 対人 無制限 対物 200万円 無制限						
申込乗車人員	人	乗車定員別又は車種別の車両数	大型車 面 中型車 面 小型車 面							
配車日時	月 日 ()	配車場所	地図：有・無							
旅行の日程										
	月日	発地	発車時刻	主な経由地	到着時刻	着地	宿泊場所	待機時間	乗務員の休憩	備考
①	/								地点 時間	
②	/									
③	/									
うち、旅客が乗車しない区間：					() 営業所車庫					
交替運転者	有・無	交替の地点 (「無」の場合の理由：昼間短距離・その他 ())		【運行開始日時】	月 日 ()		【運行終了日時】	月 日 ()		
車掌 (ガイド)	有・無	交替の地点 ()								
運賃及び料金の支払方法	<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 ()			【走行距離】		【走行時間】				
適用を受けようとする割引	<input type="checkbox"/> 学校団体割引 <input type="checkbox"/> 障害者施設団体割引 <input type="checkbox"/> その他 ()			乗車 総 km	乗車 総 km	乗車 時間	乗車 時間			
特約事項				運賃		料金		円		
				消費税		実費 (税込)		円		
				合計請求金額		円				

【貸切バス事業者】

○旅客自動車運送事業運輸規則

(昭和31年運輸省令第44号) (抄)

※平成24年6月29日改正、7月20日施行

(運送引受書の交付)

第七条の二 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、次の各号に掲げる事項を記載した運送引受書を交付しなければならない。

- 一 事業者の名称
- 二 運行の開始及び終了の地点及び日時
- 三 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時
- 四 旅客が乗車する区間
- 五 乗務員の休憩地点及び休憩時間(休憩がある場合に限る。)
- 六 乗務員の運転又は業務の交替の地点(運転又は業務の交替がある場合に限る。)
- 七 運賃及び料金の額
- 八 前各号に掲げるもののほか、国土交通大臣が告示で定める事項

2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による運送引受書の写しを運送の終了の日から一年間保存しなければならない。

【旅行者】

○高速ツアーバス等を企画・実施する旅行者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について(平成24年6月29日 観光庁長官通達)(抄)

今後は、高速ツアーバス等を用いた企画旅行に係る契約については、別紙のとおり、契約の文書化・保存を行うよう、(略)貸切バスの運行の安全確保に万全を期すよう、ご指導をお願いいたします。

(別紙)

2 運送の申込及び運送引受書保存等

(1) 運送の申込及び運送引受書の保存

運送申込書は、原則として貸切バスの運行単位(運行の開始から終了まで)毎に作成し、貸切バス事業者が交付した最終的な契約内容が記載された運送引受書を保存する。
(略)

(2) 運送引受書の保存期間

運送引受書の保存期間は、運送の終了の日から三年間とする。

※ 通達中にある、高速ツアーバスについては、同制度の廃止、貸切バスへの一本化を踏まえて今後修正予定。

調査目的

- ①旅行業者と貸切バス事業者との取引内容の明確化・実態把握
- ②効果的な対策の検討に資する情報の収集

調査の手法

- メール調査(旅行業者)、郵送調査(貸切バス事業者)
 - ・2～3週間の期間で実施(1月末～2月中下旬)
 - ・2月末から3月初めにかけて回収、分析を行い、3月の「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」で調査結果を公表予定。

調査対象

- 対象者数
 - ・旅行業者数 200社(バスツアーを取り扱っている事業者)
 - ・貸切バス事業者数 900社(保有車両数の規模別、バス協会の加盟・非加盟別)

主な調査項目

- 旅行業者と貸切バス事業者との契約の文書化の実態
- 運賃その他旅行業者と貸切バス事業者との間でやりとりされる金銭に係る契約の実態
- 旅行業者と貸切バス事業者で連携した安全運行に関する取組みの実態

調査対象

- 旅行業者・・・日本旅行業協会、全国旅行業協会等に協力依頼を行い、実施。
- 貸切バス事業者・・・日本バス協会に協力依頼を行い、実施。(非加盟事業者は地方運輸局で実施)

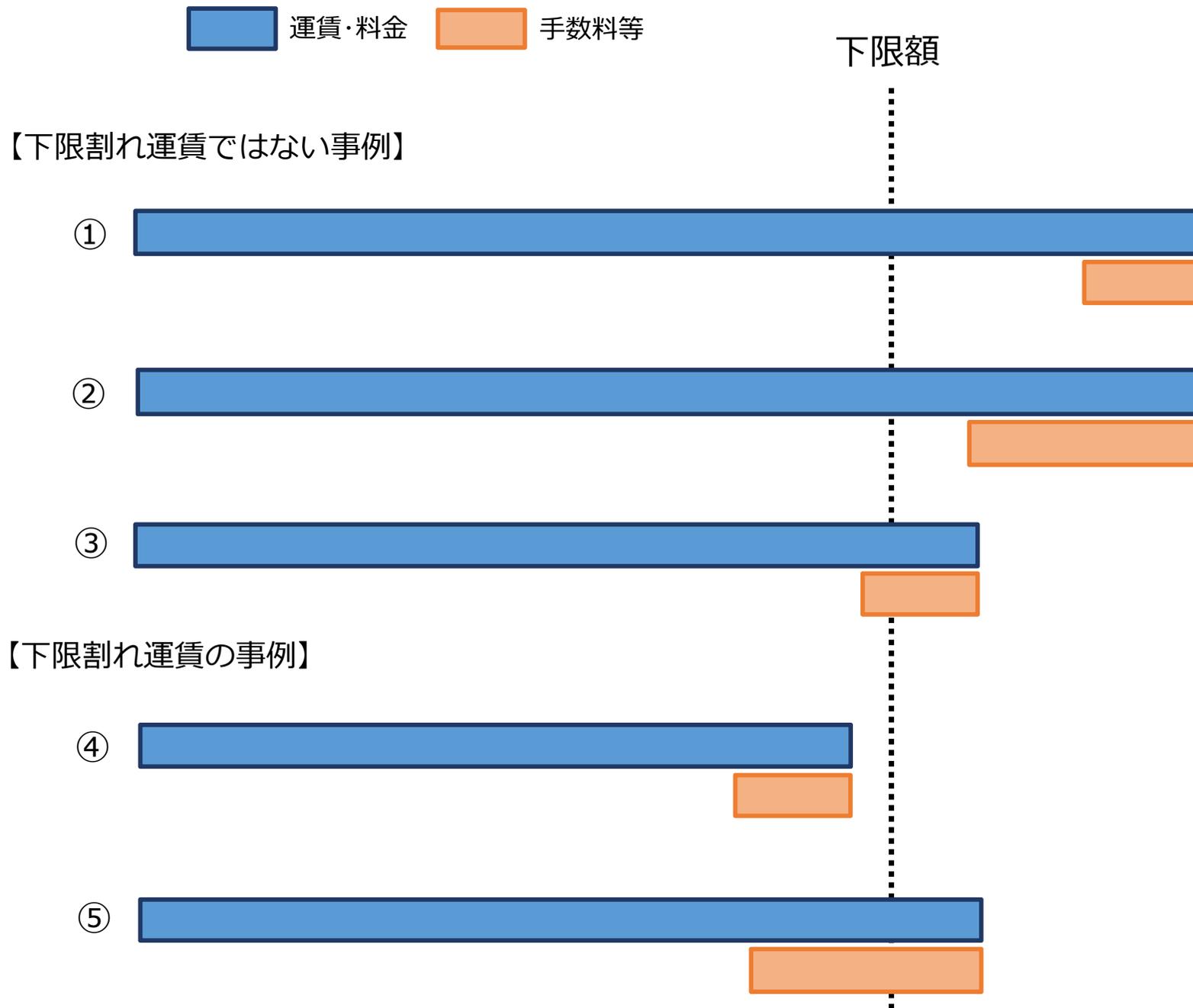
現行の貸切バスの運賃・料金制度の課題

- 貸切バス事業者及び旅行業者の間において、書面取引が実行されていても、旅行業者は、貸切バスの運賃・料金が届出運賃の範囲内であるか分かりにくい。
- 貸切バス事業者及び旅行業者の間の手数料の收受は、民間同士の商取引によるものとして、従来より違法性はないと整理されているが、不良・不適格な旅行業者が求める過大な手数料や使途不明な金銭取引によって、届出運賃・料金の下限額を実質的に下回る(安全投資に回すべき収入を減収させる)場合は、道路運送法による運賃規制の意味が損なわれる。

<見直しの方向性>

- ① 旅行業者及び貸切バス事業者が、運賃・料金の下限割れ(実質的な下限割れを含む。)を確認しやすいような仕組みを導入。
- ② 運賃・料金の下限割れ(実質的な下限割れを含む。)について、通報窓口を国土交通省自動車局に設置。
- ③ 旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織を両業界が共同で設置。

実質的な下限割れ運賃について(概念図)



課題

旅行業者等が、貸切バス事業者から提示のあった運賃・料金について、当該貸切バス事業者が届け出ている上限額・下限額の範囲内であることを確認しやすい仕組みが必要である。

<見直しの方向性>

運送申込書／引受書の記載事項に、運賃・料金の上限・下限額の記載を追加する。

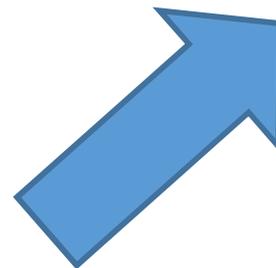
現行様式(例) 運送申込書／運送引受書・乗車券

※申込者は、大欄内をご記入願います

申込者		氏名・名称 (担当者名)	住所	申込日：平成 年 月 日	電話： - -	FAX： - -	E-mail：	緊急連絡先： - -			
契約責任者		氏名・名称 (旅客の団体の名称) (担当者名)	住所	電話： - -	FAX： - -	E-mail：	緊急連絡先： - -				
運送を引受ける者		氏名・名称	住所	電話： - -	FAX： - -	E-mail：	緊急連絡先： - -				
事業許可		昭和・平成 年 月 日 第 号	営業区域：	任意保険・共済 対人 万円 無制限 対物 200万円 無制限							
申込乗車人員		乗車定員別又は車種別の車両数	大型車 面	中型車 面	小型車 面						
配車日時		月 日 ()	配車場所	地図：有・無							
旅行の日程											
①	月 日	発地	発車時刻	主な経由地	到着時刻	着地	宿泊場所	待機時間	乗務員の休憩		備考
									地点	時間	
②	/										
③	/										
うち、旅客が乗車しない区間： () 営業所乗車											
交替運転者		有・無	交替の地点 ()		【運行開始日時】	【運行終了日時】					
車掌(ガイド)		有・無	交替の地点 ()		月 日 ()	月 日 ()					
運賃及び料金の支払方法		□銀行振込 □現金 □その他 ()			【走行距離】		【走行時間】				
適用を受けようとする割引		□学校団体割引 □障害者施設団体割引 □その他 ()			総 実車		時間 分				
特約事項		※標準運送約款5条2項に規定する所定の証明書を添付。			運賃		円				
					料金		円				
					(料金の種類：))				
					消費税		円				
					実費(税込)		円				
					(実費の詳細：))				
					合計請求金額		円				

改正案

運賃	円(上限額： 円 下限額： 円)
料金 (料金の詳細)	円(上限額： 円 下限額： 円)
消費税	円
実費(税込) (実費の詳細：)	円
合計請求額	円



手数料等の額(率)に関する取引書面の取り交わし

運送申込書／引受書の書面取引時に併せて旅行業者及び貸切バス事業者で確認の上、バス事業者と旅行業者の間で、手数料等の額(率)に関する書面を取り交わす。

【参考例】 具体の書式については旅行業者と今後調整予定。

○月○日実施の○○ツアーについて、下記のとおり手数料等を確認する。

- ・ 運送料金 (税込) ○○円
- ・ 手数料 ○○円

○○バス(株) ○○社長 (印)

○○旅行(株) ○○社長 (印)

※ 基本契約(2~3年の期間を設定した上で、契約全般を規定)において手数料が定められている場合は、個別の書面の取り交わしは不要。

通報窓口等の設置について

- ① 国土交通省(自動車局)において、運賃違反に係る通報窓口を設置し、通報を受けた場合、当該貸切バス事業者に対し監査等を行い、必要に応じ行政処分を行う。
- ② 旅行業者については、専門家からなる独立性の高い通報対応機関を設置し、関係法令の違反事実があれば、行政処分等を行う。また、①で国土交通省(自動車局)が得た情報は当該機関へ通知する。

第3回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料②

観光庁

平成28年2月18日

1. 利用者・旅行者への貸切バス安全情報の提供 2
2. 貸切バスの運賃・料金制度等 5

1. 利用者・旅行業者への 貸切バス安全情報の提供

今回の事故を受けた課題

- 利用者にとって、貸切バス事業者の安全性に基づき旅行商品を選択するための情報が不足している。
- 旅行者にとって、安全性に係る情報に基づき貸切バス事業者を選択できる仕組みが十分に整っていない。

募集型企画旅行における広告の表示内容

- 現在、例えば、航空会社については、運送サービスに加え、飲食等の付随サービスを提供しており、そのサービスは航空会社毎に差があり、どの航空会社を利用するかは、消費者の選択に大きな影響を与えるため、表示することとされている。
- 他方、バス会社は数が多く、サービスに大きな差が無いため、バス会社名を広告することとされていない。

参考 貸切バスの安全確保に関する法適用関係

●旅行業法施行規則

(旅行業務取扱管理者の職務)

第10条

10 前各号に掲げるもののほか、取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するため必要な事項として観光庁長官が定める事項

●観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務について(通達)

旅行業法施行規則第10条第10号に基づき観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務

1. 旅行の安全を確保するため、運行する貸切バス事業者の安全の確保に関する取組みについて把握(略)すること。

ただし、バス運行の安全確保に関する判例(後掲)とのバランスをとる必要がある。

旅行業者の広告等におけるバス事業者名の明記について

見直しの方向性

- ① バス会社が早期に決まっている場合は、企画旅行の広告(以下、広告)に明記する。
- ② バス会社を少数の複数社に絞り込めた場合も、広告に明記する(例:A社、B社又はC社)。
- ③ 上記①又は②が難しい場合は、旅行者へ交付する最終日程表(出発の7～10日前に交付)において、バス会社を明記する。

(注)バス会社はオーバーブッキングで受注することがあり、代車が発生する可能性が高いため、バス会社名を予め広告できない場合がある

(注)あわせて、バス会社の安全情報を明記

検討にあたっての留意点

- ① 旅行業者の安全確保義務については、営業許可を受けた貸切バスを用いることで果たされることになるとの判例がある。
- ② 他方、今回の事故を受けて、安全が十分に確保されている貸切バス事業者であることを客観的に判断できる情報を公表した上で、貸切バスの利用を促進させることが必要。

(注)ツアー実施間近でのバス会社名の通知による契約解除の際には、キャンセル料の取扱いについて検討が必要。

判例の概要

(東京地裁昭61(ワ)12340号・14304号・14784号及び東京地裁昭61(ワ)11441号)

- (略)旅行業者は(略)旅行目的地、旅行日程、旅行行程、旅行サービス機関の選択等に関し、あらかじめ十分に調査・検討し、専門業者としての合理的な判断をし、また、その契約内容の実施に関し、遭遇する危険を排除すべく合理的な措置をとるべき注意義務(以下「安全注意義務」という。)があるものというべきである。
- (略)旅行業者は、旅行サービスの全部又は一部を運送機関、宿泊機関等の専門業者の提供するところに依存せざるを得ないこと、(略)旅行業者は、実際に旅行サービスを提供する運送機関(略)を必ずしも支配下に置いているわけではない。
- 運送サービス提供機関の選定について、旅行業者が負う(略)義務は、(略)法令上資格のある運送機関と運転手を手配し、かつ法令上運行の認められた運送手段を選定することで足りるというべきである。

2. 貸切バスの運賃・料金制度等

貸切バスの新運賃・料金制度

貸切バスの新運賃・料金制度は、標準能率事業者（155者）の原価（平成24年度実績）について、時間コスト・キロコストに分類し、時間単価・キロ単価を算出している。

貸切バス事業における原価		時間コスト・キロコストの別		原価構成比 (関東運輸局の例)
運送費	人件費（基準賃金等）	時間		28.6%
	人件費（基準賃金以外）	キロ		7.5%
	燃料油脂費	キロ		9.5%
	車両修繕費	キロ		3.6%
	車両減価償却費	1/2時間	1/2キロ	16.8%
	自動車税・自動車重量税	キロ		0.3%
	自動車損害賠償責任保険料	キロ		0.3%
	その他経費	時間		18.1%
一般管理費		時間		8.0%
営業外費用		時間		1.1%
適正利潤		時間		1.8%
安全措置に係る経費		時間		3.9%

運転者賃金の下落傾向が固定化しないよう、運転者平均給与月額に、全職種平均給与月額と運転者平均給与月額との差の1/2を加えて積算している。

低年式車両の更新を促進するため、法定耐用年数（5年）に、標準能率事業者の車両使用平均年数と法定耐用年数との差の1/2を加えて積算している。

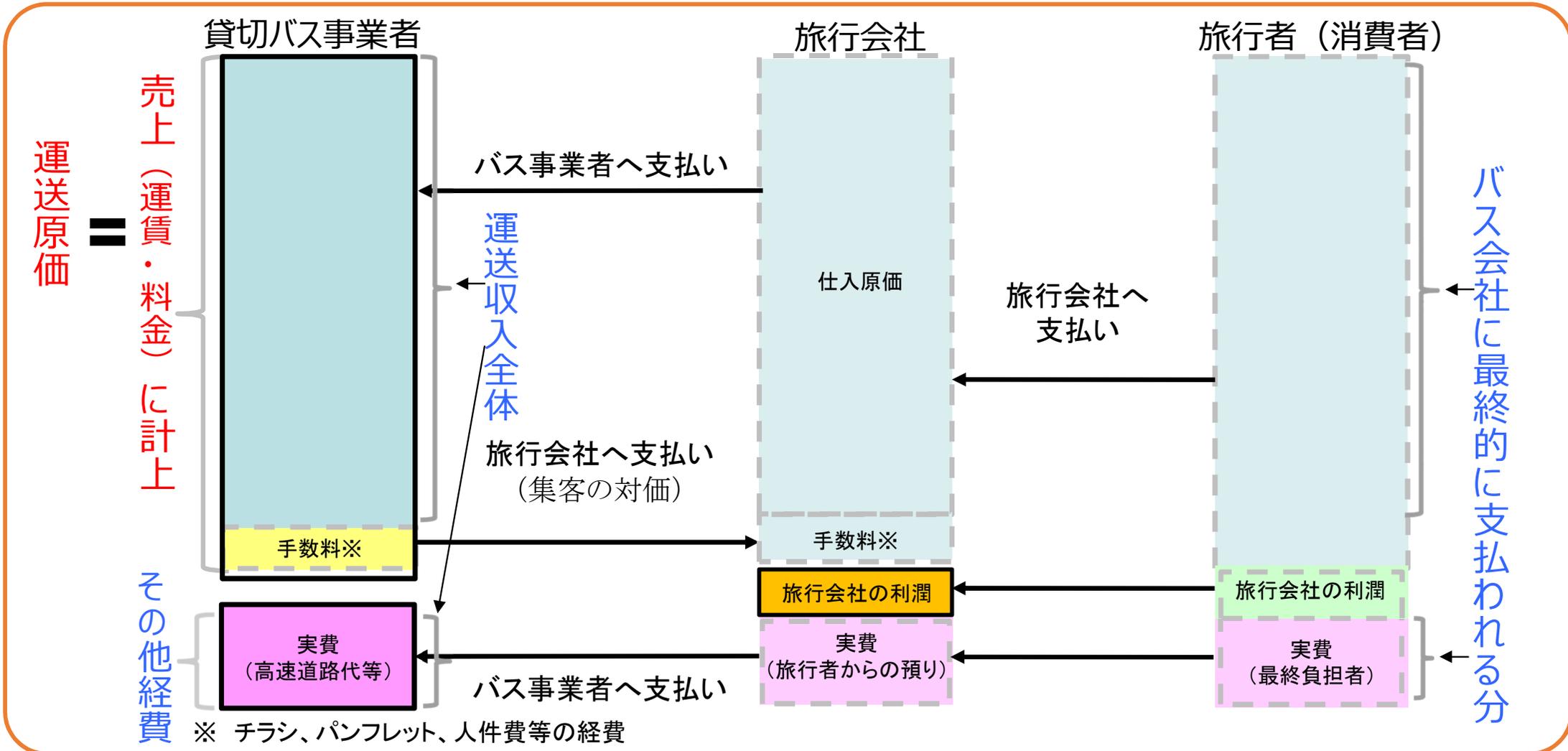
旅行者への手数料等は、この科目に含まれている。

安全対策への投資を継続的に行えるよう、以下の経費を原価に盛り込んでいる。

- ・デジタル式運行記録計、ドライブレコーダーの導入費用
- ・貸切バス安全性評価認定制度の取得費用
- ・事故防止コンサルティングの実施費用 等

貸切バス運賃と旅行業者の手数料他金銭取引の関係

- 旅行業者に支払われる手数料については、公共料金である運賃の上限や下限等を算定するにあたっての基準運賃の(標準)原価に含まれている(鉄道、離島航路、幅運賃廃止前の航空等も同じ)。
- また、手数料については、宅建業等、その他の仲介事業者においても、双方(例:宅建業者の場合、売主と買主)から手数料をとっている。



書面取引義務(根拠条文)

【貸切バス事業者】

○旅客自動車運送事業運輸規則

(昭和31年運輸省令第44号) (抄)

※平成24年6月29日改正、7月20日施行

(運送引受書の交付)

第七条の二 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、次の各号に掲げる事項を記載した運送引受書を交付しなければならない。

- 一 事業者の名称
 - 二 運行の開始及び終了の地点及び日時
 - 三 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時
 - 四 旅客が乗車する区間
 - 五 乗務員の休憩地点及び休憩時間(休憩がある場合に限る。)
 - 六 乗務員の運転又は業務の交替の地点(運転又は業務の交替がある場合に限る。)
 - 七 運賃及び料金の額
 - 八 前各号に掲げるもののほか、国土交通大臣が告示で定める事項
- 2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による運送引受書の写しを運送の終了の日から一年間保存しなければならない。

【旅行業者】

○高速ツアーバス等を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について(平成24年6月29日 観光庁長官通達)(抄)

今後は、高速ツアーバス等を用いた企画旅行に係る契約については、別紙のとおり、契約の文書化・保存を行うよう、(略)貸切バスの運行の安全確保に万全を期すよう、ご指導をお願いいたします。

(別紙)

2 運送の申込及び運送引受書保存等

(1) 運送の申込及び運送引受書の保存

運送申込書は、原則として貸切バスの運行単位(運行の開始から終了まで)毎に作成し、貸切バス事業者が交付した最終的な契約内容が記載された運送引受書を保存する。
(略)

(2) 運送引受書の保存期間

運送引受書の保存期間は、運送の終了の日から三年間とする。

※ 通達中にある、高速ツアーバスについては、同制度の廃止、貸切バスへの一本化を踏まえて今後修正予定。

調査目的

- ①旅行業者と貸切バス事業者との取引内容の明確化・実態把握
- ②効果的な対策の検討に資する情報の収集

調査の手法

- メール調査(旅行業者)、郵送送付(貸切バス事業者)
 - ・2～3週間の期間で実施(1月末～2月中下旬)
 - ・2月末から3月初めにかけて回収、分析を行い、3月の「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」で調査結果を公表予定。

調査対象

- 対象者数
 - ・旅行業者数 200社(バスツアーを取り扱っている事業者)
 - ・貸切バス事業者数 900社(保有車両数の規模別、バス協会の加盟・非加盟別)

主な調査項目

- 旅行業者と貸切バス事業者との契約の文書化の実態
- 運賃その他旅行業者と貸切バス事業者との間でやりとりされる金銭に係る契約の実態
- 旅行業者と貸切バス事業者で連携した安全運行に関する取組みの実態

調査対象

- 旅行業者・・・日本旅行業協会、全国旅行業協会等に協力依頼を行い、実施。
- 貸切バス事業者・・・日本バス協会に協力依頼を行い、実施。(非加盟事業者は地方運輸局で実施)

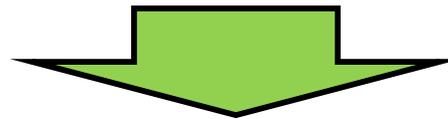
消費者と民間業者でなく、民間業者同士の取引であるため、公正取引委員会とも連携を図っていく。

下請法

- 下請法では、自ら行っている事業を再委託する場合、規制対象としている。
- 旅行会社は自ら運送を行っていないので、旅行会社と貸切バス事業者の取引については、**下請法の対象外**。(下請法第2条)

独占禁止法

- 独占禁止法の優越的地位の濫用にあたるかは、以下の3要素から総合的に考慮の上判断される。
 - ① 優越的地位にあること(例:市場でのシェア、取引先変更の可能性、特定者との取引の必要性等)
 - ② 正常な商慣習に照らし不当であること(特定の取引相手への不利益が強い、他へも波及する懸念等)
 - ③ 濫用行為があること
- バスツアー市場において、旅行会社の行為が**独占禁止法の優越的地位の濫用にあたるかについては、個別判断**。(独占禁止法第2条第9項第5号)



個別判断となるため、独禁法の専門家による調査、助言、改善指導等の知見が必要。

手数料やその他販売促進費に対する一定の規制、指導等について留意すべき法令関係

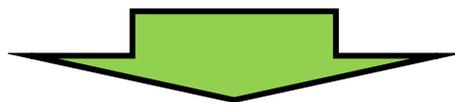
行政指導に関する独占禁止法上の考え方(平成6年公正取引委員会)(抄)

2(2)価格に関する行政指導

公正かつ自由な競争を維持・促進するためには、商品又は役務の価格設定が事業者の自主的な判断に委ねられる必要があり、行政機関は、法令に具体的な規定がない価格に関する行政指導により公正かつ自由な競争が制限され、又は阻害されることのないよう十分留意する必要がある。**例えば、次のような行政指導は、独占禁止法との関係において問題を生じさせるおそれがある**(独占禁止法第3条、第8条第1号・4号・5号、第19条)。

[1]

価格の引上げ又は引下げについて、その額・率(幅)等目安となる具体的な数字を示して指導すること。
(略)



対策の方向性

- 貸切バス事業者と旅行会社間の手数料等を含む様々な取引関係の適正化については、
 - ① 契約や支払明細による取引の明確化の対策の強化、
 - ② 独禁法等の法令、税法、会計等の**専門家によるチェックや是正指導が可能となる体制の整備を検討する。**

過大な手数料による赤字運行への対策について

1. 標準的な原価に含まれている手数料と安全運行との関係

- ① 手数料は、貸切バスの各運行を成立させるに必要な一定数の客を集めるための広告宣伝等の費用であり、貸切バス事業者に代わって客を集めた旅行業者がこれを受け取っている。
- ② 手数料は、安全運行とは直接関係の無い経費であるため、旅行業者が手数料を適正に受け取っていれば、運賃収入の中の安全運行に回すべき収入に食い込むことはない。

2. 過大な手数料による赤字運行の防止策の方向性について

- (1) 行政機関が、手数料の適正な料率を定めて公表し、これを順守するよう行政指導することは、「行政指導に関する独占禁止法上の考え方」(公正取引委員会)に抵触する可能性がある。(価格競争への阻害等の理由)。
- (2) その一方、許認可対象の公共料金の算定の基となる標準(基準)原価において、実態調査を踏まえて平均的な手数料率等を定めることは、能率的な経営に向けた経営努力を促すための措置(ヤードスティック効果)であり、(1)の抵触の可能性は低くなる。
- (3) 過大な手数料等により赤字運行を余儀なくされる場合については、標準(基準)原価における平均的な手数料等を参考にしながら、①通報、調査、改善指導等を行える第三者的な体制を整備すること、そのための②契約や支払明細の作成・保存の義務化が、対策の方向性として考えられる。

○事業概要

- ・目的・性格：建設業・建設関連業を営む企業の資質の向上、建設精算システムの合理化、公正かつ自由な競争秩序の確立を図ることを目指す。**専門性、独立性の強い組織**
- ・設立：平成4年10月
- ・基本財産：16.5億円

○事業内容

・機構主催の講習会

→建設業法、独占禁止法、暴力団対策法など**建設業取引適正化のための各種法令の解説**や建設業のためのコンプライアンスについての**講演会を実施**。

・講師の派遣

→**建設業・建設関連業の団体や企業が全国各地で実施する講習会に講師を派遣**。

・法令相談

→建設業法、独占禁止法など建設業者が守らなければならない重要な法令に関する相談に対応。

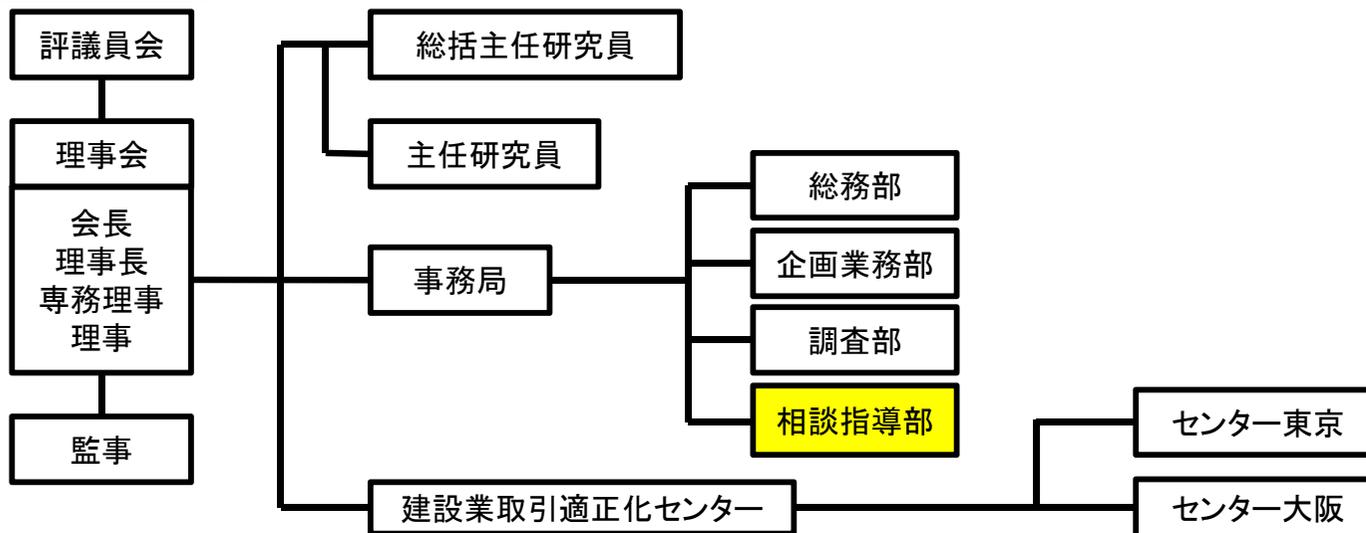
平成26年度実績		
37団体	43回	受講者 3,501人
38企業	164回	受講者 7,244人

・建設業取引適正化センター（年間1300件弱の対応）

→**国土交通省からの委託を受け、下請代金の支払いや工事瑕疵など建設工事請負契約に関するトラブルについて全国から寄せられる相談に応じ、紛争解決やトラブル防止に向けアドバイスを実施**。

相談対応件数(平成26年度)	
適正化センター東京	802件
適正化センター大阪	478件

組織図



役員

- 会長 弁護士(元 高等裁判所長官)
 理事長
 理事 公益財団法人 公正取引協会常務理事
 // 一般社団法人 全国道路標識・標示業協会会長
 // 西日本建設業保証株式会社 取締役社長
 // 公益財団法人 全国防犯協会連合会専務理事
 // 一般社団法人 全国地質調査業協会連合会会長
 // 一般社団法人 全国測量設計業協会連合会会長
 // 一般社団法人 日本空調衛生工事業協会会長
 // 一般社団法人 建設コンサルタンツ協会会長
 // 一般社団法人 日本電設工業協会会長
 // 一般社団法人 日本建設業連合会常務執行役
 // 前 一般財団法人 建設業振興基金監事

評議員

- 建設業振興基金 理事長
 全国建設業協会 会長
 公認会計士
 日本建設業連合会 会長
 日本造園建設業協会 会長
 立教大学法学部名誉教授
 東日本建設業保証株式会社 取締役社長
 元 公正取引委員会事務総長
 北海道建設業信用保証株式会社 取締役社長

○設 立：昭和54年10月

○苦情解決制度

- ・マンション管理業協会は、マンション管理適正化法(議員立法)第95条第1項に規定する指定法人であり、会員であるマンション管理業者の営む業務に関する管理組合等からの苦情解決の申出を受け付けている。
- ・裁判外紛争処理機関ではなく、調停、仲裁、斡旋はできないため、事情調査等を通じて得られた両者の主張点を整理・確認した上で、解決に向けた話し合いができるよう必要な助言等を行う。
- ・中立性、独立性の高い、協会の専門スタッフと専門家が担当することとなっている。

<苦情解決制度の流れ>

- ① 協会の会員に対し、申出内容に基づき論点を明確に通知し、迅速な解決を促す。必要に応じて、協会内に設置した苦情解決委員会において双方の主張点を勘案し、当事者間で解決に向けた話し合いが円滑に行われるよう必要な助言等を行う。
- ② 3ヶ月以内に解決しない場合や苦情解決に協力しない場合は会員に口頭又は文書による回答を求め、解決を促す。
- ③ 会員が苦情処理に協力しない場合は文書による指導、勧告を実施。指導、勧告に従わない場合には、協会理事会に対して定款上の措置の検討及び、国土交通省に対して、法の適用を要請。

(出典：(一社)マンション管理業協会HP)

- 貸切バス運賃制度に対する消費者の理解の推進
- 旅行業者に対する行政処分等の強化の検討
- ランドオペレーターへの対応