

貸切バスに関する安全等対策検討会報告

～ 貸切バスの安全の確保・質の向上に向けて ～

平成19年10月

貸切バスに関する安全等対策検討会メンバー

池田 浩	株式会社ジェイティービー 旅行事業本部国内企画部長
小久保 正保	社団法人全国旅行業協会 事務局長
坂本 榮	全日本交通運輸産業労働組合協議会 事務局次長
篠原 瑛	株式会社はとバス 専務取締役
野平 昭憲	社団法人日本バス協会 常務理事
米谷 寛美	社団法人日本旅行業協会 事務局次長
花角 英世	国土交通省総合政策局観光事業課長
川勝 敏弘	国土交通省自動車交通局安全政策課長
(江角 直樹)	(国土交通省自動車交通局総務課安全監査室長)
藤田 耕三	国土交通省自動車交通局旅客課長

(敬称略、順不同)

目 次

I. はじめに	1
1. 検討会の目的	
2. 検討課題	
3. 検討経過	
II. 貸切バスの現状	3
1. 事業者数等の推移	
2. 年間労働時間の推移	
3. 運転者の労働時間等に係る基準	
4. 事故件数の推移	
5. 監査の実施状況	
(1) 監査の実施状況	
(2) 重点監査月間の実施結果	
6. ヒアリング調査等の結果	
(1) 貸切バス事業者に対するヒアリング調査の結果	
① 貸切バスの運行形態	
② 交替運転者の配置基準	
(2) 旅行業者に対するアンケート調査の結果	
① 貸切バス事業者の選定基準	
② 旅行管理を行う上での改善基準告示等の意識状況	
III. 検討課題に対する主な意見	8
1. 運行時の安全の確保について	
2. バス事業者の質を向上させるための方策について	
3. 両業界の連携・協力のあり方について	
IV. 安全の確保、質の向上に向けて	9
1. 運行時の安全の確保について	
(1) 交替運転者の配置基準	
(2) 旅客の乗降時における安全の確保	
(3) 自動車事故報告書への旅行業者名の記載・旅行業者の責任の明確化	
(4) 監査の強化	
(5) 車両安全対策の強化	
2. 貸切バス事業者の質を向上させるための方策について	
(1) 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）	
(2) 貸切バス事業者による安全情報の公表	
(3) ツアーバス実施事業者間の安全性向上のための連携の強化	
3. 貸切バス業界及び旅行業界の連携・協力のあり方について	
(1) 長距離都市間運行モデル等の作成	
① ツアーバス向けの長距離都市間運行モデルの作成	
② 安全運行パートナーシップ・ガイドライン（仮称）の作成	
(2) 両業界の相互理解等を図るための場の設置	
V. おわりに	13

参考資料

- 資料1 貸切バス事業者に対するヒアリング調査の結果について
- 資料2 「貸切バスを利用した国内旅行商品の実態調査」について

I. はじめに

1. 検討会の目的

貸切バスは、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、各種イベント輸送、身体障害者等の福祉輸送やコミュニティバス等、様々な輸送を担っている。

平成12年2月の規制緩和後、低廉で多様なバスツアーが催行されるなど、利用者へのサービスの向上が図られる一方で、事業者数の増加に伴い競争は激化している。また、団体旅行の小口化、旅行商品の低価格化、燃料費の高騰等の要因もあり、貸切バス事業を取り巻く環境は、厳しい状況が続いている。

こうした中、平成19年2月に大阪府吹田市で「あずみ野観光バス」による重大事故が発生した。また、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない2地点間の移動のみを主たる目的とした、いわゆるツアーバス（以下「ツアーバス」という。）の急速な普及に伴い、その安全性確保の必要性が指摘されている。

こうした状況を背景として、国土交通省、貸切バス事業者、旅行業者、両業界の団体、労働組合の実務者をメンバーとして、貸切バスに係る安全性の確保・質の向上に向けた方策を検討することとした。

2. 検討課題

本検討会では、以下の項目等について広く検討を行うこととした。

- 貸切バスの安全の確保のための方策について
 - ・ 貸切バスに係る安全規制のあり方
 - ・ 貸切バスに係る利用者等への情報提供のあり方
- 貸切バス事業者の質の向上に向けた方策について

3. 検討経過

第1回（平成19年6月6日）

- ・ 貸切バス事業の現状について
- ・ 旅行業の現状について
- ・ 今後の進め方について

第2回（平成19年7月23日）

- ・ 貸切バス事業者に対する地方運輸局ヒアリングの結果について
- ・ 旅行業者に対するアンケートの結果について

- ・ 貸切バス事業者ヒアリング
- ・ 旅行者ヒアリング

第3回（平成19年7月30日）

- ・ 労働組合ヒアリング
- ・ 第2回検討会におけるヒアリング・アンケートの主な指摘事項

第4回（平成19年8月23日）

- ・ 問題点の整理について

第5回（平成19年10月2日）

- ・ 貸切バスに関する安全等対策の検討

第6回（平成19年10月15日）

- ・ 検討会報告書（案）について

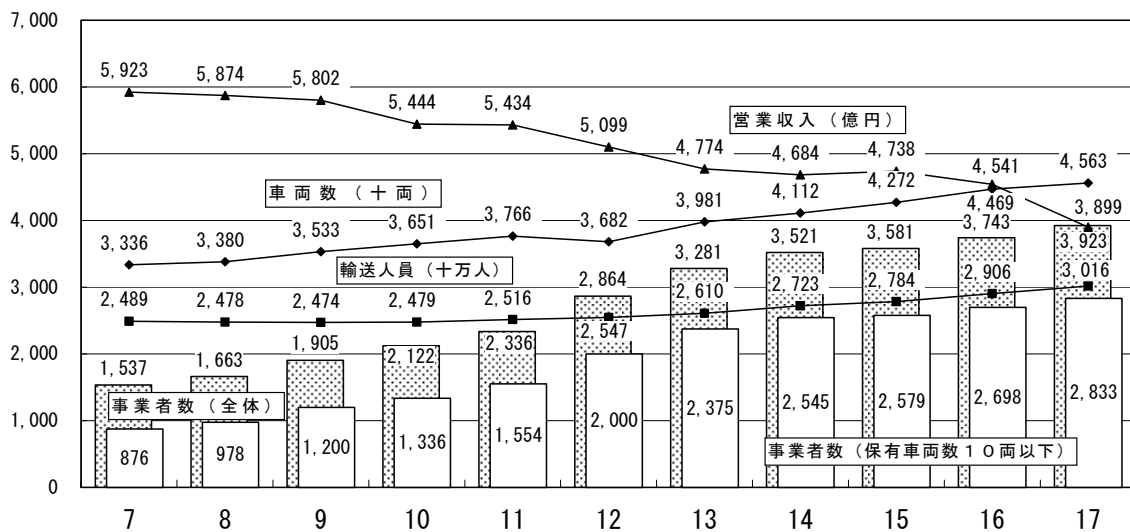
Ⅱ. 貸切バスの現状

1. 事業者数等の推移

貸切バスの事業者数は、平成12年2月の規制緩和以降増加しており、11年度、2,336者であったものが、17年度では3,923者と、約1.7倍に増加している。特に、保有車両数が10両以下の事業者数は、11年度で1,554者であったものが、17年度では2,833者と、約1.8倍に増加しており、増加が著しい。

また、輸送人員及び車両数についても増加傾向にあるが、一方で、営業収入については減少傾向にある。

【図1】貸切バスの事業者数、輸送人員、車両数、営業収入の推移



2. 年間労働時間の推移

貸切バス運転者1人平均年間総労働時間は、2,300時間台を推移していて横ばいの状況であるが、全産業労働者と比較すると「年間労働日数」、「年間所定内労働時間」、「年間所定外労働時間」、「年間総労働時間」全てにおいて、貸切バス運転者の方が上回っている。

【表1】貸切バス運転者1人平均年間総労働時間等の推移

(単位:日・時間)

	貸切バス運転者				全産業労働者			
	年間労働日数	年間所定内労働時間	年間所定外労働時間	年間総労働時間	年間労働日数	年間所定内労働時間	年間所定外労働時間	年間総労働時間
12年度	266.3	1,945	383	2,329	240.0	1,735	118	1,853
13年度	270.7	1,964	369	2,333	238.8	1,723	113	1,836
14年度	271.3	1,965	376	2,341	237.6	1,711	114	1,825
15年度	271.9	1,986	395	2,381	236.4	1,708	120	1,828
16年度	270.1	2,010	341	2,351	236.4	1,692	124	1,816
17年度	273.4	1,991	376	2,367	234.0	1,678	125	1,802

注1. 貸切バス運転者の日数、時間については、(社)日本バス協会「2007年版(平成19年)日本のバス事業」から抜粋

注2. 全産業労働者の日数、時間については、厚生労働省「毎月勤労統計調査」から抜粋

注3. 全産業労働者の数値は、5人以上30人未満の事業所規模の平均月間数値を年間に換算したもの

3. 運転者の労働時間等に係る基準

貸切バス事業者を含む旅客自動車運送事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第21条に基づき、運転者の過労運転を防止するため、労働時間に係る基準に従い、勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。また、運行管理者は、定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を乗務させなければならないことになっている。

また、1日の拘束時間、運転時間や連続運転時間等の基準を超える場合には、あらかじめ、交替運転者を配置しなければならないことになっている。

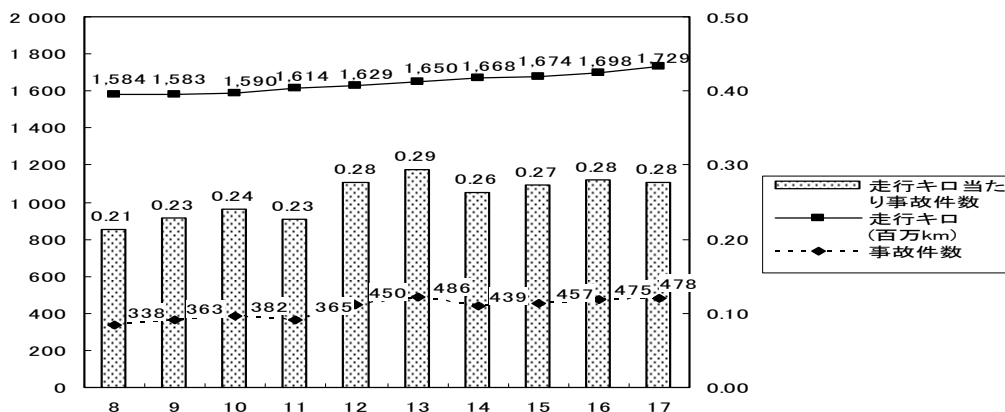
【表2】バス運転者の労働時間及び乗務時間に係る基準（改善基準告示）

	拘束時間	休息期間	運転時間	連続運転時間
バス	<ul style="list-style-type: none"> 4週間を平均し、1週間当たり65時間を超えない。（貸切バス等は52週間のうち16週間までは、4週平均で1週間当たり71.5時間まで延長可） 1日の拘束時間は13時間（16時間まで延長可、ただし、15時間超えは1週間に2回以内）を超えない。 	1日継続 8時間以上	<ul style="list-style-type: none"> 2日を平均し1日当たり9時間を超えない。 4週間を平均し1週間当たり40時間を超えない。（貸切バス等は、52週間に2,080時間を超えない範囲で、52週間のうち16週間までは4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長可） 	4時間を超えない。

4. 事故件数の推移

貸切バスの事故件数は、規制緩和が行われた平成11年度では382件であったものが、17年度には478件に上り高止まり傾向にあり、また、走行百万キロ当たりで見ると、12年度以降は、ほぼ横ばいの状況にある。

【図2】貸切バスの事故件数の推移



備考) 1. 事故件数は暦年、走行キロは年度

2. 事故件数は警察庁「交通統計」による事業用自動車第一当事者である交通事故件数

3. 平成9年から12年までの3年間で、道路交通全体で、走行キロ当たりの死傷者数が15.4%増加している。

5. 監査の実施状況

(1) 監査の実施状況

国土交通省における自動車運送事業者に対する監査体制は、順次、強化されてきており、貸切バス事業者に対する平成18年度の監査件数は、719件（対前年度比+46%）と増

加している。

また、18年2月から無通告による監査を実施するとともに、行政処分等を行った事業者に対しては、是正措置を確実に講じさせるため、フォローアップ監査を実施している。

【表3】 監査要員数及び貸切バス事業者に対する監査件数の推移

	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
監査要員数	108	108	110	121	166
貸切バス監査件数	802	646	615	494	719

(2) 重点監査月間の実施結果

国土交通省においては、自動車運送事業者に対する効果的な監査を実施する観点から、特定の事業を対象とする「重点監査月間」を設けることとし、19年2月のあずみ野観光バスによる事故を踏まえ、同年4月に、ツアーバスを実施する事業者等316者に対し監査を実施した。

監査の結果、約65%の204者において、過労防止義務違反、運行指示書未作成等の法令違反が認められ、特に、ツアーバス実施事業者については、監査を実施した84者のうち81.0%の68者において法令違反が認められた。

なお、監査により法令違反が認められた事業者に対しては、直ちに改善するようその場で指導を行うとともに、行政処分等が行われている。

【表4】 貸切バス事業者の法令違反の状況

	監査事業者数	法令違反事業者数	法令違反件数合計	1違反者当たり違反件数
ツアーバス事業者	84	68 (81.0%)	290	4.3
新規参入事業者	155	93 (60.0%)	371	4.0
その他	77	43 (55.8%)	148	3.4
計	316	204 (64.6%)	809	4.0

()内は、監査事業者に占める比率

【表5】 法令違反の内容

	監査事業者数	過労防止義務違反事業者数	運行指示書関係違反事業者数	点呼関係違反事業者数	指導監督関係違反事業者数
ツアーバス事業者	84	40 (47.6%)	31 (36.9%)	35 (41.7%)	28 (33.3%)
新規参入事業者	155	31 (20.0%)	30 (19.4%)	37 (23.9%)	40 (25.8%)
その他	77	22 (28.6%)	14 (18.2%)	22 (28.6%)	9 (11.7%)
計	316	93 (29.4%)	75 (23.7%)	94 (29.7%)	77 (24.4%)

()内は、監査事業者に占める比率

6. ヒアリング調査等の結果

(1) 貸切バス事業者に対するヒアリング調査の結果

貸切バスの実態等を把握するため、地方運輸局を通じて、全国20者の貸切バス事業者に

対して、ヒアリング調査を行った。

① 貸切バスの運行形態

貸切バスの運行形態について、全体の取扱量に対する割合をみると、旅行業者からの依頼によるものが約8割となっており、自社扱いは約2割になっている。

【表6】貸切バスの運行形態

	自社扱い	旅行業者扱い	合計
① 団体旅行	8.9 %	32.1 %	41.0 %
② 修学旅行	3.0 %	3.9 %	6.9 %
③ 観光等のための企画型募集旅行	0.5 %	20.8 %	21.3 %
④ ツアーバス		13.8 %	13.8 %
⑤ その他（冠婚葬祭、送迎、子供会）	9.6 %	7.4 %	17.0 %
合計	22.0 %	78.0 %	100.0 %

注1：自社扱いとは、利用者から直接、運送の申込みがあったものをいう。
 注2：旅行業者扱いとは、グループ企業内外を問わず、旅行業者から申込みのあったものをいう。

② 交替運転者の配置基準

交替運転手の配置基準を定めている事業者は8割を超えているが、その内容は、400kmから800kmと、事業者によってバラツキが大きくなっている。

【表7】交替運転者の配置基準

	有 84.2 %	無 15.8 %
交替運転者を配置するための具体的な基準の有無及びその内容	【内容】 400km以上、4時間以上の夜間運行 450km以上、10時間以上 500km以上の日帰り旅行 500km（ツアーマン600km） 520km以上 550km以上 600km以上 600km以上、深夜運行 800km以上（夜行480km以上） スキー、夜行はツアーマン対応	
夜間（深夜）運行のみに設定されている運転者の乗務に関する基準の有無及びその内容	有 58.8 %	無 41.2 %
	【内容】 2.5時間毎に運転交替、乗務回数は月8回まで 夜行、金沢行きはツアーマン 夜行480km	

（2）旅行業者に対するアンケート調査の結果

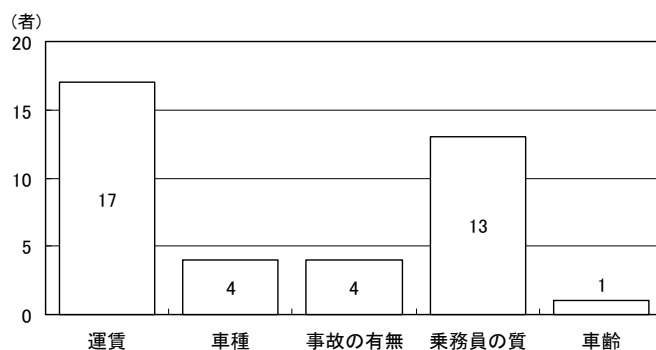
旅行業者と貸切バス事業者の間における運送契約の実態や旅行業者の意見・要望等を把握するため、ツアーバス実施旅行業者等105者に対して調査票を発送し、51者（回収率48.6%）から回答を得た。

① 貸切バス事業者の選定基準

貸切バス事業者を選定する場合に最も重視するものは、「運賃」が17者（43.6%（回

答事業者数に対する割合、以下同じ))で最も多く、次いで、「乗務員の質」が13者(33.3%)となっている。

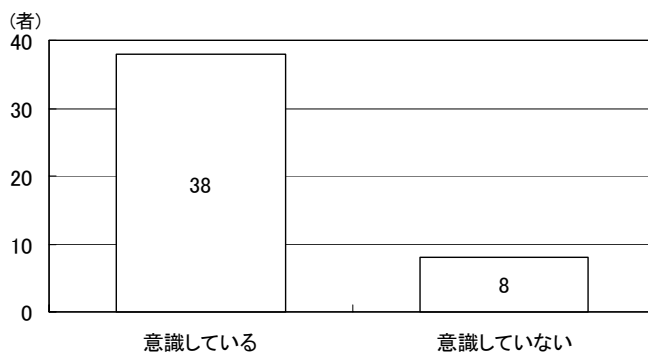
【図3】貸切バス事業者の選定基準



② 旅行管理を行う上での改善基準告示等の意識状況

旅行管理を行う上での貸切バス事業者に対する改善基準告示等の意識状況は、「意識している」が、38者(82.6%)で多数を占めているが、一方、「意識していない」も8者(17.4%)となっている。

【図4】旅行管理を行う上での改善基準告示等意識状況



Ⅲ. 検討課題に対する主な意見

事業者ヒアリング等検討過程において、以下のような意見が出された。

1. 運行時の安全の確保について

- ◆ 交替運転者を配置する基準を明確にした方が良いのではないかと。
- ◆ 改善基準告示違反の運行であっても、引き受けざるを得ないこともある。
- ◆ 改善基準告示違反等の場合には、貸切バス事業者が旅行業者に対して、道路運送法等違法になる旨理解を求めていく必要があるのではないかと。
- ◆ 安全の確保は、バス事業者の責任であるということが基本と思うが、発注する側に協力をお願いするという考えられるのではないかと。
- ◆ ツアーバス等貸切バスの旅客の乗降が道路上で行われることが多く、安全上問題。
- ◆ 旅客の乗降時における安全確保については、短期と中長期に分けて対策を考える必要があり、当面の取り組みとして、駐停車禁止場所での乗降禁止を徹底すべき。

2. バス事業者の質を向上させるための方策について

- ◆ 運賃だけではなく実績や信用も加味して、貸切バス事業者の選定が行われるように環境を整えるべき。
- ◆ 利用者が優良なバス事業者を選択できるよう、事業者の安全・安心や環境に対する取り組みについて評価・認定する仕組みが必要ではないかと。
- ◆ 点数制度を設け事業者を評価し、その情報を提供していくことは、バス事業者のモラルの向上に繋がるものと考えられ、必要ではないかと。
- ◆ 旅行業者としては、バス事業者に格付けがあれば使っていきたい。

3. 両業界の連携・協力のあり方について

- ◆ 安全等に関して、両業界で相互理解を図る場を設置すべきではないかと。
- ◆ 旅行業者が示す旅行行程に時間的に無理なものがあり、時間に余裕を持った旅行行程の作成を促すような環境の整備が必要。
- ◆ 貸切バスの営業区域、拘束時間等の法制度について、旅行業者が十分に理解していない場合が多い。
- ◆ 両業界において、運賃・料金、営業区域、拘束時間等について、相互理解を図っていく必要があり、具体的な意見交換の場を設けていく必要があるのではないかと。
- ◆ 安全に関するコストが必要なことは理解しており、今後、コスト、実態を踏まえて、バス事業者と協議していきたい。

IV. 安全の確保、質の向上に向けて

貸切バスに係る安全対策については、平成19年4月27日以降、国土交通省において、貸切バスの営業区域に関する考え方の明確化、新規許可事業者に対する指導の徹底や既存事業者に対する呼出指導の実施の強化等が行われ、また、現在、過労運転の防止等の観点から、着地における睡眠施設の確保義務の明確化を図るほか、貸切バス事業者が作成する運行指示書及び運転者が記録する乗務記録に、運転者の睡眠のための施設を記載させるとともに、貸切バスの運行の実態を把握するため、旅客の乗車区間についても記載させること、さらに、ツアーバスの運行の実態を把握するために、輸送実績報告書にツアーバスの引受実績を記載させること等の関係省令の改正作業が進められている。

貸切バスのさらなる安全性の向上及び質の向上を図っていくためには、こうした取り組みに加え、以下の項目について、今後、関係者が連携・協力して取り組んで行くことが必要である。

1. 運行時の安全の確保について

(1) 交替運転者の配置基準

《問題点》

- ・ 法令上は、「疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがある」場合に交替運転者の配置が必要とされているが、拘束時間や運転時間の時間による基準は存在するものの、乗務距離を基準としたものは存在しない。乗務距離に応じた配置基準を社内基準として定めている事業者が多いが、その内容は各社により400km～800kmとまちまち。
- ・ 運転時間等に係る改善基準告示が一つの目安となるが、時間による基準では、個々の運行が、交替運転者の配置が必要なケースに該当するかが不明確で、旅行業者に対しても説明しにくい。
- ・ 交替運転者の休息するための座席まで販売され、ガイド席で休息せざるを得ないケースもあるとの指摘。

《対応》

- 国土交通省において、乗務距離に基づく交替運転者の配置基準のあり方を検討【年内】
- 国土交通省において、運行中における交替運転者の休息のための座席の確保について徹底【速やかに】

(2) 旅客の乗降時における安全の確保

《問題点》

- ・ ツアーバス等貸切バスについては、主要駅等周辺における一般の道路上での乗降が一般的。乗降時の安全性が不十分との指摘。

《対応》

- 当面、国土交通省において、貸切バス事業者・旅行業者へ指導を行うなど、駐停車禁止場所での乗降禁止を徹底【速やかに】
- ツアーバスについては、旅客の利便性の確保や周辺環境への配慮という視点も含め、関

係する貸切バス事業者・旅行業者が中心となって、都市計画関係者、自治体、鉄道事業者等関係者と協力し、主要地点における乗降場所の確保策を検討。それ以外の貸切バスについても、引き続き主要地点における乗降場所の確保策を検討【中長期】

(3) 自動車事故報告書への旅行業者名の記載・旅行業者の責任の明確化

《問題点》

- ・ 貸切バスの運行においては、旅行業者が行程等の決定に深く関与するケースが多く、旅行業者にも法令遵守への理解が求められる。旅行業者の指示等に起因して法令違反、さらには事故が発生した場合、現在の事故報告では、それらの背景を把握することが困難。

《対応》

- 国土交通省において、自動車事故報告規則（省令）を改正し、自動車事故報告書に旅行業者名等運送契約の相手方の氏名又は名称を記載させることにより、貸切バス事業者の法令違反が旅行業者の指示によるものと明確に認められるような場合には、貸切バス事業者に対する監査・行政処分等のほか、旅行業者に対する立入検査等旅行業法上の対応ができる環境を整備【年度内】

(4) 監査の強化

引き続き、国土交通省において必要な監査要員の確保に努めるとともに、効率的かつ重点的な監査を実施【継続】

(5) 車両安全対策の強化

国土交通省において、貸切バスをはじめとしたバスの事故実態等を把握、分析した上で必要な車両安全対策の強化について検討【中長期】

2. 貸切バス事業者の質を向上させるための方策について

(1) 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）

《問題点》

- ・ 安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明。
- ・ 旅行業者との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もあるとの指摘。
- ・ 事業者の安全に対する取り組みについて情報提供していくことは、旅行業者、利用者が優良なバス事業者を選択できるとともに、事業者の安全・安心や環境に対する取り組みを推進する上で有効。

《対応》

- 国土交通省において、事業者の安全等に対する取組状況について、評価・公表する仕組みを検討。また、本制度の構築に合わせて、ツアーのパフレット等へバス事業者の安全情報等を記載することについて検討【1年～2年以内】

(2) 貸切バス事業者による安全情報の公表

《問題点》

- ・ 貸切バス事業者が公表する安全に関する計画や事故に関するデータ等の安全情報は、利用者が安全な貸切バス事業者を選択できるとともに、事業者の安全に対する取り組みを推進する上で有効。

《対応》

- 国土交通省において、安全情報の公表内容や公表方法等について指導を徹底【継続】

(3) ツアーバス実施事業者間の安全性向上のための連携の強化

《問題点》

- ・ ツアーバスを巡る問題点、課題等について、関係者が連携・協力して取り組んでいくことは重要であるが、こうした取り組みは一部のサイト運営会社において行われているのみ。

《対応》

- 国土交通省が主導して、事業者の連携、情報の共有、行政との対話等を図るため、例えば、「ツアーバス連絡協議会（仮称）」を設置【年度内】

3. 貸切バス業界及び旅行業界の連携・協力のあり方について

(1) 長距離都市間運行モデル等の作成

① ツアーバス向けの長距離都市間運行モデルの作成

《問題点》

- ・ 旅行業者の中には、行程に係る所要時間や連続運転時間等の規制について十分に理解していなかったり、貸切バス事業者が無理であることを承知の上で契約を締結する場合がありますとの指摘。

《対応》

- バス業界において、ツアーバスが運行されている代表的な都市間における所要時間や休憩ポイント等を明示した標準的な運行モデルを作成【1年～2年以内】

② 安全運行パートナーシップ・ガイドライン（仮称）の作成

《問題点》

- ・ 急な運送の申込みや運送内容の変更、安全運行が確保できない無理な運送依頼があったような場合における対応が不明確。貸切バス事業者と旅行業者が協力して対応しなければならない事項など、協働体制についての指針が必要。

《対応》

- 両業界が連携して、安全運行パートナーシップ・ガイドライン（仮称）を作成【1年～2年以内】

(2) 両業界の相互理解等を図るための場の設置

《問題点》

- ・ 旅行業者からの運送依頼が約8割となっている状況において、貸切バスに係る拘束時間等の安全規制について、旅行業者の理解が不十分。また、旅行業者が提示する運賃水準が、事業経営上、低すぎるとの指摘。

- ・ 現在、両業界で、中央では年1回、地方ブロックでは適宜、業界が抱える課題等について意見交換が行われているが、その結果が業界全体に伝わっていない。

《対応》

- これまでの取り組みに加え、両業界が連携して、例えば、以下のようなテーマについて、作業部会等を設置して相互理解を深めるための方策を具体的に検討。また、ブロック毎の情報交換等の場を定期的を開催するなど、協議会を活性化。その際、行政も参画して安全規制等を周知【体制の整備について、年度内】
 - ・ 無理のない旅行行程の作成
 - ・ 営業区域、運転者の労働時間等の周知
 - ・ 安全に係るコスト等についての理解・周知
 - ・ 需要の拡大策

V. おわりに

本検討会では、貸切バスに関する安全等対策の検討に当たり、貸切バス事業者、旅行者及び労働組合からのヒアリング、地方運輸局を通じた貸切バス事業者に対するヒアリング調査、旅行者に対するアンケート調査等を行い、貸切バス事業の実態、旅行者との関係等について把握するとともに、安全性の確保等を図る上で有効と考えられる事項について幅広く議論を重ね、運行時の安全の確保、バス事業者の質を向上させるための方策、両業界の連携・協力のあり方等についてとりまとめることができた。

今後、本検討会でとりまとめられた事項について、関係者が連携して検討を進め、問題解決に向けて具体的に取り組むことによって、貸切バスの安全の確保・質の向上が早急に図られることが望まれる。

参 考 資 料

- 資料 1 貸切バス事業者に対するヒアリング調査の結果について
- 資料 2 「貸切バスを利用した国内旅行商品の実態調査」について

平成19年7月23日

貸切バス事業者に対するヒアリング調査の結果について

I. 調査概要

貸切バス事業の安全性の確保、質の向上を図るための方策を検討する上で、貸切バス事業の実態把握が必要なため、各地方運輸局において、本年4月の貸切バス事業者に対する重点監査の対象となった事業者の中から各運輸局毎に2～3者選定し、合計20者に対してヒアリング調査を行った。

II. 調査結果

本調査結果は、事業者から提出された調査票を単純集計したものである。

1. 調査対象事業者の概要（平成19年3月31日現在）

① 車両規模別・許可日別事業者数

(単位：者)

許可年月日 車両数	平成12年1月31日 以前	平成12年2月1日 以降	計
～ 10両		6 (30.0%)	6 (30.0%)
11両～20両	2 (10.0%)	3 (15.0%)	5 (25.0%)
21両～30両	4 (20.0%)		4 (20.0%)
31両～40両	2 (10.0%)	1 (5.0%)	3 (15.0%)
41両～50両	1 (5.0%)		1 (5.0%)
51両～100両	1 (5.0%)		1 (5.0%)
計	10 (50.0%)	10 (50.0%)	20 (100.0%)
ツアーバス実施事業者	8 (57.1%)	6 (42.9%)	14 (100.0%)

② 平均車両数、平均従業員数等

車両数	大型	中型	小型	合計
	18.8両	3.0両	3.6両	25.4両
従業員数	41.3人 (うち運転者数 26.8人)			

③ 最近の経営状況について

改善傾向 4者	<ul style="list-style-type: none"> ・収支は改善されてきているが、運賃は下落傾向。 ・平日の学校送迎が好調
横ばい 9者	<ul style="list-style-type: none"> ・收受運賃・料金の下落 ・燃料費等の高騰（運賃転嫁できない）
悪化傾向 6者	<ul style="list-style-type: none"> ・收受運賃・料金の下落 ・燃料費・人件費等の高騰 ・新規参入事業者の増加による過当競争

2. 貸切バスの状況

(1) 貸切バスの運行形態

① 運行形態別割合

	自社扱い	旅行業者扱い	合 計
① 団体旅行	8.9 %	32.1 %	41.0 %
② 修学旅行	3.0 %	3.9 %	6.9 %
③ 観光等のための企画型募集旅行	0.5 %	20.8 %	21.3 %
④ ツアーバス		13.8 %	13.8 %
⑤ その他（冠婚葬祭、送迎、子供会）	9.6 %	7.4 %	17.0 %
合 計	22.0 %	78.0 %	100.0 %

注1：自社扱いとは、利用者から直接、運送の申込みがあったものをいう。

注2：旅行業者扱いとは、グループ企業内外を問わず、旅行業者から申込みのあったものをいう。

② 自社扱い・旅行業者扱いの割合別事業者数及びツアーバス実施割合別事業者数

割 合	自社扱い	旅行業者扱い	ツアーバス
～ 10 %	10 (50.0%)		9 (64.4%)
11 % ～ 20 %	4 (20.0%)	2 (10.0%)	1 (7.1%)
21 % ～ 30 %	2 (10.0%)	1 (5.0%)	2 (14.3%)
31 % ～ 40 %			1 (7.1%)
41 % ～ 50 %	1 (5.0%)		
51 % ～ 60 %		1 (5.0%)	
61 % ～ 70 %	1 (5.0%)	1 (5.0%)	
71 % ～ 80 %	1 (5.0%)	2 (10.0%)	
81 % ～ 90 %	1 (5.0%)	4 (20.0%)	
91 % ～ 100 %		9 (45.0%)	1 (7.1%)
合 計	20 (100.0%)	20 (100.0%)	14 (100.0%)

③ ツアーバスの主な運行区間、主な運行区間の運行開始日及び運行日

主な区間	運行開始日	運行日	
TDL～大阪、 横浜～神戸、 高知～東京 等	平成15年4月1日以降	5.3 %	
	平成17年4月1日以降	42.1 %	
	平成18年4月1日以降	47.3 %	
	平成19年4月1日以降	5.3 %	
		毎 日	58.8 %
		不定期	35.3 %
		その他(隔日)	5.9 %

(2) 運送契約の状況

① 運送の申込みの時期

運送の申込みの時期	自社扱い	旅行業者扱い		合 計
		ツアーバス以外	ツアーバス	
① 運行日の前日	2.0 %	0.6 %	0.0 %	0.9 %
② 運行日の2～3日前	2.1 %	3.0 %	0.7 %	2.3 %
③ 運行日の4～7日前	5.6 %	12.2 %	9.7 %	8.6 %
④ 運行日の8～14日前	7.8 %	16.7 %	11.5 %	13.3 %
⑤ 運行日の15～1ヶ月前	27.7 %	22.9 %	9.0 %	23.4 %
⑥ 運行日の1ヶ月前	54.8 %	44.6 %	69.1 %	51.5 %
合 計	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

注：運送の申込みには、車両の確保のみを目的とした事前の申込みを除く。

② 運送の申込における書面・口頭の割合、書面によらない場合の主な理由

	自社扱い	旅行業者扱い	
		ツアーバス以外	ツアーバス
運送の申込の 書面・口頭 の 割 合	書面 48.3 %	書面 73.4 %	書面 85.7 %
	口頭 51.7 %	口頭 26.6 %	口頭 14.3 %
	合計 100.0 %	合計 100.0 %	合計 100.0 %
書面によらな い場合の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・長年の信用取引のため ・見積書のみで処理 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行間近の急な運送依頼が多いため ・定期的な運行のため 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両台数等依頼内容の変更が多いため

注：運送の申込みには、車両の確保のみを目的とした事前の申込みを除く。

③ 乗車券の交付

	自社扱い	旅行業者扱い	
		ツアーバス以外	ツアーバス
乗 車 券 の 交 付・交 付 な し の 割 合	交 付 18.8 %	交 付 13.7 %	交 付 13.3 %
	交 付 な し 81.2 %	交 付 な し 86.3 %	交 付 な し 86.7 %
	合 計 100.0 %	合 計 100.0 %	合 計 100.0 %
交 付 し な い 場 合 の 理 由	<ul style="list-style-type: none"> ・別途、契約があるため ・長年の運送依頼者のため ・後日、精算を行っているため 	<ul style="list-style-type: none"> ・別途、契約があるため ・後日、精算を行っているため ・旅行業者から要望がないため 	<ul style="list-style-type: none"> ・別途、契約があるため ・後日、精算を行っているため

④ 運送契約の期間

	自社扱い	旅行業者扱い		合計
		ツアーバス以外	ツアーバス	
① 1運行毎	91.9 %	68.6 %	25.0 %	62.4 %
② ツアータイトル毎	1.7 %	13.5 %	14.3 %	12.9 %
③ 月間契約			25.0 %	4.7 %
④ 半年契約		0.1 %		0.1 %
⑤ 年間契約	6.4 %	17.4 %	35.7 %	19.5 %
⑥ その他		0.4 %		0.4 %
合 計	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %

⑤ 契約内容の変更の有無、有りの場合の申出の時期、主な変更内容

	自社扱い	旅行業者扱い	
		ツアーバス以外	ツアーバス
変更の有無	有 82.4 % 無 17.6 %	有 89.5 % 無 10.5 %	有 61.5 % 無 38.5 %
有りの割合	18.4 %	20.5 %	17.0 %
変更の申出の時期	運行日の前日		16.7 %
	運行日の2～3日前	9.1 %	38.5 %
	運行日の4～7日前	63.6 %	15.4 %
	運行日の8～14日前	18.2 %	38.5 %
	運行日の15～1ヶ月前	9.1 %	7.6 %
	計	100.0 %	100.0 %
主な変更内容 (複数回答)	運行時間	40.0 %	35.0 %
	配車場所	15.0 %	15.0 %
	運賃・料金	15.0 %	
	行程	30.0 %	50.0 %
	車両台数	5.0 %	5.0 %
	車両	15.0 %	20.0 %
	経由地・目的地	5.0 %	5.0 %
	乗車人員	5.0 %	5.0 %
	ガイドの有無	5.0 %	5.0 %
	キャンセル	10.0 %	10.0 %

注. 主な変更内容の%は、回答事業者数（20者、14者）に対する割合である。

⑥ 運賃・料金の決定方法

		自社扱い	旅行業者扱い	
			ツアーバス以外	ツアーバス
届出運賃・料金での決定の有無		有 50.0 % 無 50.0 %	有 31.6 % 無 68.4 %	有 0.0 % 無 100.0 %
届出運賃料金 によらない場 合の決定方法 の割合	① 同業他社の運賃・料金	49.0 %	20.6 %	25.0 %
	② 旅行業者から示された運賃・料金		66.5 %	46.4 %
	③ その他(依頼者との交渉額等)	51.0 %	12.9 %	28.6 %

⑦ 運行指示の内容

指示内容	ツアーバス以外				ツアーバス			
	全 _て ある	ほと _{んど} ある	時々ある	全 _く ない	全 _て ある	ほと _{んど} ある	時々ある	全 _く ない
① 乗車定員別又は車種別の車両数	40.0%	30.0%	25.0%	5.0%	71.4%	14.3%	14.3%	
② 車両のグレード・車両年式		20.0%	70.0%	10.0%		42.9%	42.9%	14.2%
③ 到着時刻	20.0%	30.0%	50.0%		57.2%	21.4%	14.3%	7.1%
④ 旅客の途中乗降の取扱い	5.0%	10.0%	70.0%	15.0%	42.9%	35.7%	7.1%	14.3%
⑤ 交替運転者		10.0%	50.0%	35.0%	50.0%	21.4%	7.1%	21.4%

注. %は、回答事業者数(20者、14者)に対する割合である。

(3) 安全確保のための措置

① 交替運転者の配置の考え方

交替運転者を配 置するための具 体的な基準の有 無及びその内容	有 84.2 % 無 15.8 %
	【内 容】 400km 以上、4 時間以上の夜間運行 450km 以上、10 時間以上 500km 以上の日帰り旅行 500km (ツーマン 600km) 520km 以上 550km 以上 600km 以上 600km 以上、深夜運行 800km 以上 (夜行 480km 以上) スキー、夜行はツーマン対応
夜間(深夜)運行 のみに設定され ている運転者の 乗務に関する基 準の有無及びそ の内容	有 58.8 % 無 41.2 %
	【内 容】 2.5 時間毎に運転交替、乗務回数は月 8 回まで 夜行、金沢行きはツーマン 夜行 4 8 0 k m

② 着地における睡眠施設及び駐車場の確保状況

	自社扱い	旅行業者扱い	
		ツアーバス以外	ツアーバス
睡眠施設の確保	有 100.0 %	有 100.0 %	有 100.0 %
施設等の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客と同じ旅館等 ・ 契約しているビジネスホテル 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客と同じ旅館等 ・ 旅行会社指定のホテル・アパート 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホテル・アパート ・ 旅行会社指定のホテル・アパート
駐車場の確保	有 100.0 %	有 100.0 %	有 100.0 %
施設等の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊場所の駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊場所の駐車場 ・ ビジネスホテルの駐車場 ・ 旅行会社契約の駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行会社契約の駐車場 ・ 有料駐車場 ・ TDL 駐車場

③ 運転者に対する安全指導の状況

年間実施回数		実施時期
1回～ 3回	4者	7月・12月、6月・12月、春秋
4回～ 5回	5者	4月・12月に2回、3ヶ月毎、交通安全期間中
5回～10回	2者	
12回	5者	各月末時
18回	1者	交通安全期間中、毎月月初め、事故発生時毎
24回～30回	1者	月初め、中間等
随時	1者	

指導に要する時間	30分～1時間/回	5者
	40分～100分/回	1者
	1時間/回	3者
	2時間/回	3者
	3時間/回	1者
	4時間/回	1者
	4時間超/回	5者
指導内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路運送法、道路交通法等の法令改正関係 ・ ヒヤリハット事例・事故事例の検証、安全運転指導 ・ チャート紙による個別指導（スピード違反や過労運転） ・ 非常時の避難誘導、消火訓練等 ・ 警察官による安全講習会の実施 ・ 運転者個人の週間安全目標に基づく指導 ・ 接遇 	
デジタルタコグラフ等の記録を活用した指導の有無	有 47.4%	無 52.6%

④ 独自の過労防止の取り組み

独自の基準や制限の有無	有 35.7%	無 64.3%
独自の基準、制限の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 14日以上の連続勤務禁止 ・ ツアーバスの場合、運行の前後は休暇を取らせる ・ 休憩時間最低10時間、平均12時間、連続勤務9日まで ・ 深夜運行、600km以上の運行は交代要員配置 ・ 月1週間の休みの徹底 	

(4) ツアーバスを運行するメリット・デメリット

<p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ オフ時にも運賃収入が見込める、稼働率の向上。 ・ 距離、時間も一定で、運行管理・労務管理、乗務員教育も指導しやすい。 ・ ツアーバスの続行便対応を行っているが収益性は高い。
<p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両の傷みが早い。 ・ 台数当たりの乗務員が多く必要となり、無駄が生じる。 ・ 運行管理・整備管理の負担が倍増。 ・ バス運賃が低く、収益向上につながっていない。

(5) 旅行者から求められている事項（複数回答）

事 項	回答事業者数
① さらなる運賃の割引	14者 (70.0%)
② 運行時間の短縮	2者 (10.0%)
③ 乗務員の利用者に対する接遇の向上	16者 (80.0%)
④ 安全運行の徹底	14者 (70.0%)
⑤ 新型車両への更新	10者 (50.0%)
⑥ その他	1者 (5.0%)

注. %は、回答事業者数（20者）に対する割合である。

(6) 旅行者に望むこと

<ul style="list-style-type: none"> ・ 距離や時間に応じた適正な運賃での受注。 ・ 乗務員・車両・燃料等を考えた場合、無理な運賃水準であることの理解を。 ・ 時間に余裕をもった旅行行程の作成を。 ・ 直前のキャンセル、予定外の行き先変更を行わないこと。 ・ 貸切バスの運賃、営業区域、拘束時間、走行キロ等について理解してもらいたい。 ・ 旅行者とバス事業者は対等ではない。無理な注文が多すぎる。 ・ ツアーバスも運賃が安い、大手旅行者からの依頼はさらに安い。 ・ ガイド料金は、斡旋手数料の対象から除外を。 ・ 目的地での駐車場の確保。 ・ 利益追求のみで、お客様に楽しい旅を提供する精神が薄い。

(7) 貸切バスを活用した旅行の健全発展・需要拡大に向けた意見・要望

- ・ 鉄道駅等、主要ターミナルへの貸切バスの発着スペースの確保。
- ・ バス事業者の格付けを行い、選ばれ、利用されやすいシステムをつくる。
- ・ 乗務員の接遇向上や観光案内知識の教育・指導育成により需要の喚起。
- ・ 女性をターゲットにした取り組みの強化。
- ・ 第一に運賃の適正収受が出来る業界にすべき。
- ・ 運賃による競争をやめ、サービス等で競争できるシステム作り。
- ・ 観光地等における大型駐車場の確保。

(8) 現行法制度等に対する意見・要望

- ・ 監査等による指導・処分を厳正に行い、悪質事業者を退出させる体制の強化。
- ・ バス事業者は旅行業者よりも弱い立場にあり、旅行業者への指導の強化を。
- ・ 営業区域の拡大。
- ・ 契約書に安全運行に関する規定を明記させ、事故が発生した場合に旅行業者も責任を免れない仕組みが必要。
- ・ 新規事業許可の見直し。
- ・ 申請書類を自ら作成すれば会社の実態がよく分かるので、指導することはどうか。
- ・ 営業所に隣接の休憩・仮眠施設はほとんど利用しないため廃止。
- ・ 営業区域について明確化を。
- ・ 夜間・長距離などは交替運転者を配置すべきと考えるが、運輸規則第21条第3項が明確でないため、逆に1人乗務を断れない要因になっている。

平成19年7月23日

「貸切バスを利用した国内旅行商品の実態調査」について

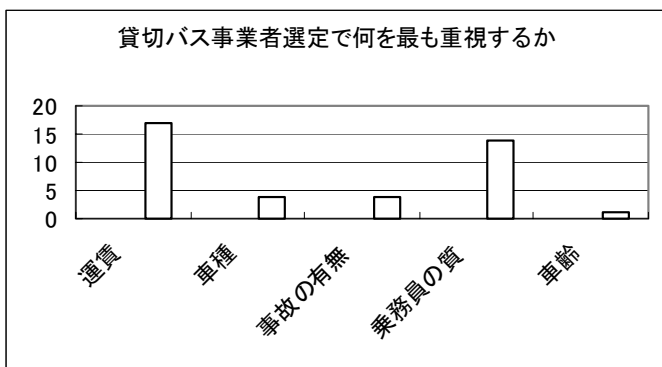
I. 調査の概要

貸切バス事業者と旅行会社の間における運送契約の実態や安全性確保のための方策等貸切バスを利用した国内旅行商品の実態、また旅行会社の意見や要望等について把握をするべく、今般、ツアーバス実施旅行会社等105業者に対してアンケートを実施した。回答のあった旅行会社数は、51業者（Ⅰ種：13業者、Ⅱ種：28業者、Ⅲ種：10業者）であった。

II. 調査結果

(1) 貸切バス事業者との契約の状況等

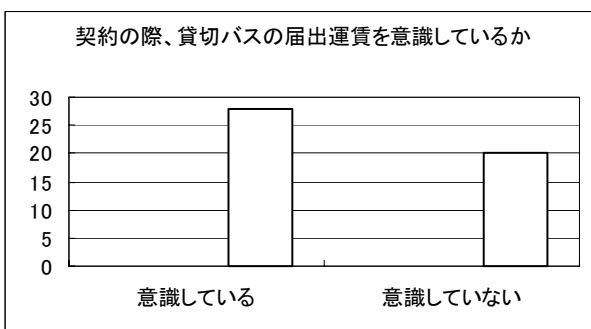
① 貸切バス事業者を選定する際には、何を最も重視しますか。（択一）



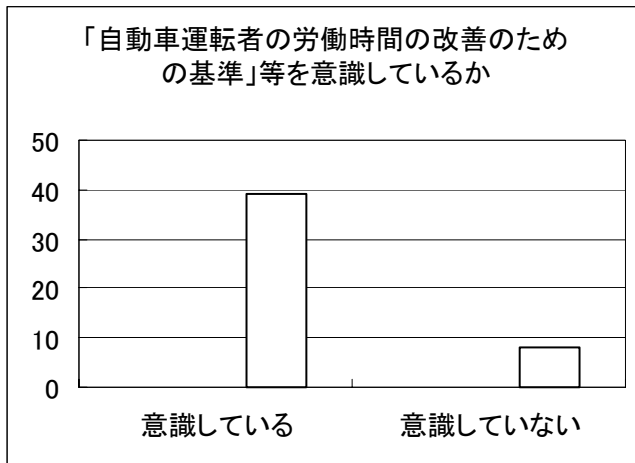
(その他)

- 経営者または営業責任者の方の安全に対する考え方、取り組みと、運行管理者が実態として安全管理ができていていること。
- 安全を重視した総合的判断
- 安全運転・運行管理がしっかりしているところ
- 法令を遵守していて、当社と友好的な協力関係を保てるバス会社など

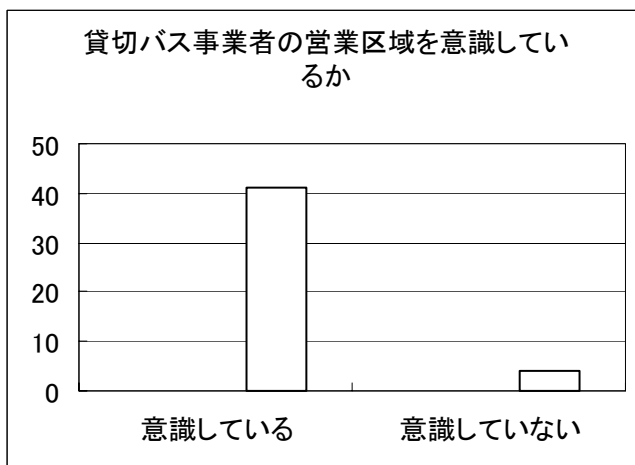
② 貸切バス事業者との契約の際、貸切バスの届出運賃を意識していますか。（択一）



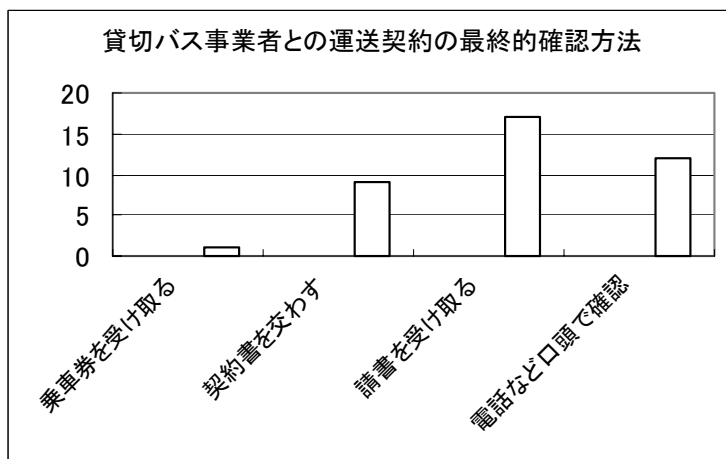
- ③ 旅程管理を行う上で、貸切バス事業者等に対する労働基準法に基づく「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等を意識していますか。（択一）



- ④ 貸切バス事業者に運行を依頼する場合に、貸切バス事業者の営業区域を意識していますか。（択一）



- ⑤ 貸切バス事業者との運送契約の最終的確認は主に何をもって行っていますか。（択一）



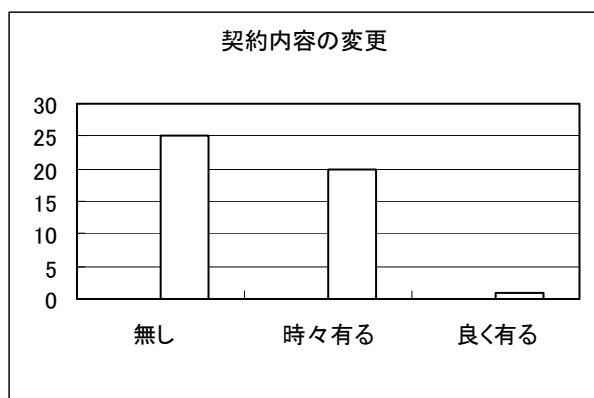
(その他)

- 請書と前日に電話で最終確認
 - 出発1週間前までに、確認書(団体名、配車場所、時間、日程、宿泊、食事場所、ガイドの有無、添乗員、立会人の有無等)をファックスし、出発前々日又は前日に電話で最終確認を行う。
 - 貸切バス申込書をFAXにて送付する。
 - 送信したFAXに了解の旨担当者のサインをして返信される。
 - 配車明細書(所定フォーム)と最終行程表のFAXにより確認。申し込みFAXに対する返信FAXをもって行う。
- など

⑤-2 「乗車券」以外の場合の主な理由

- 行き違いを避けるためにその都度契約書を交わすことにしています。
 - 事前にFAXにて指示書を送るため。
 - 長年契約している会社のため、また後日必ず確認の連絡・請書があるため、それで充分である。過去に手違いが無い。
 - 契約書または請書により自社の乗車券(クーポン)を発行している。
- など

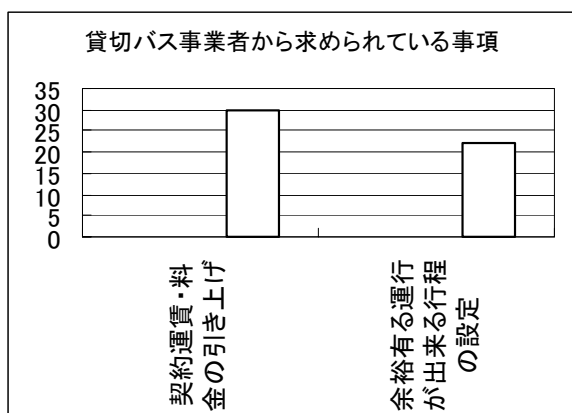
⑥ 契約内容を途中で変更することはありますか。有りの場合は、その主な内容を記載して下さい。(択一)



⑥-2 有りの場合、その主な内容

- 時間の変更
 - コース、内容、人員の変更等による場合
 - 配車時間・途中乗車の変更等
- など

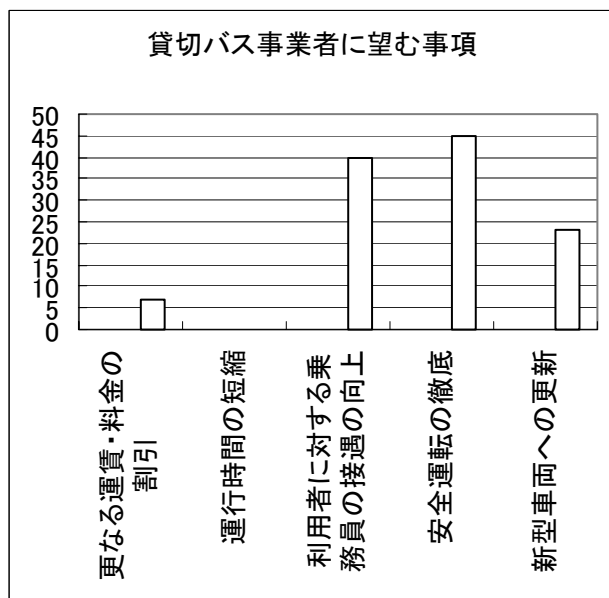
(2) 貸切バス事業者から求められている事項はありますか。(複数選択可)



(その他)

- 配車から出発までの時間の短縮。特に、駅や学校の周辺に配車依頼の場合に時間短縮を求められる。労基法に基づく乗務員の拘束時間（最大1日16時間）の遵守
- バスガイド料金の別立て支払い
- 行程内容の確認を早めに
- 年間を通じた安定した仕事量

(3) 貸切バス事業者に望む事項(複数選択可)



(その他)

- 安全（法令遵守）を強く意識した会社全体の風土づくり。安全運行を安心してまかせられる会社づくり。そのためには、運行管理者のなれ合いではない点呼の実施、乗務員だけでなく営業、整備に及ぶ安全に関する教育、内部監査の実施。
など

(4) その他意見・要望

- 営業区域を隣県まで拡大していただきたいです。理由としましては県境に近い市町村ですと隣県から配車した方が近く、渋滞等がなくスムーズに配車ができる場合がありますスムーズに仕事ができると考えられるからです。
- 都市における大型バスの駐車場がなくどんどん遠方になっている、旅行者向けの駐車場の確保を県・市で増やして欲しい。
- 新規参入バス会社によるダンピングされた料金が市場の実勢料金となっている現状では、バス会社の健全な経営は成り立たず、無理な運行等の環境悪化に繋がっています。バス協会からの指導では効果は期待出来ず、白バス問題も含め関係機関からの指導が必要だと思えます。旅行会社としては、価格訴求形の商品設定から内容差別化の商品への企画段階から思考の切り替えが必要となります。
- きちんとした運行管理、乗務員教育のためのコストをかけることのできる運賃水準でなければ、運行管理をおろそかにする業者は後を絶たず、悪貨が良貨を駆逐することになると思えます。
- バス運賃の引上げには反対しないが、そうすることにより、より一層、安全他に反映されるのかは正直なところわからない。
- 思いついた点を箇条書きであげてみました。・バス会社、旅行会社が、安全に関する情報をお客様に分かりやすい言葉で公表する。・安全が確保された上で初めて、バス業界、旅行業界、会社の発展、皆様の幸せがあることの再認識にたち、安全のコストについて、各バス会社と旅行会社間で再度十分な検討を実施する。・大都市（東京、大阪、名古屋等）での、お客様の安全、利便性が確保される大型バス駐車場の確保が必要。・バス会社、旅行会社の安全に関する格付けを、第三者機関で実施する。・小規模、新免バス会社が参加する、新バス協の設立。旅行業で言う JATA と ANTA をイメージしています。これによってバス会社全体を網羅し、教育、管理できることを目的としています。
- 最低公示価格が決まっている以上、行政等の入札に、最低入札価格を決めて欲しい。
- 規制緩和による貸切バス事業者（特に小規模）の増加によって、規制対象区域外に事業所を構える（いわゆる車庫飛ばし）バス事業者、バス車輛の質の低下（13年以上にわたる使用）およびバス料金の低価格化で、お客様（消費者）には、低価格のバス料金というメリットになっているが、安全面はどうか、また、法令遵守で安全運行を行っているバス会社や旅行会社には、収入低下等のデメリットになっている。やはり、安全運行のための車輛の整備（新車導入）や乗務員の確保には、経費がかかるので適正な貸切バス料金が必要であり、そのためには、NOX-PM 法等の規制をかけるのであれば、区域限定でなく全国一律にしなければ、公正な競争ができないのではないかと。
- 区域外の運行に関してですが、お客様のニーズを考えた時、どうしても一定の地域の運行に集中する場合があります。そのため一定の区域のバス会社到手配が集中することがあります。お客様とバス会社にとっての安全性を考え、隣接県のバス会社からの手配が可能であるなどの、区域外の規制が少し緩和されればと思えます。
- 最近では異常な運賃のため、バスの更新も出来ず 150 万キロ以上も走行しているバスが故障や事故、タイヤの破損事故等を多数起こしている。例えば 10 年以上のバスはナンバーの登録を受け付けないなどのある程度の規制は必要と思えます。

など