

バス事業のあり方検討会（第１回）

日 時：平成２２年１２月２４日（金）

１３：３０～１５：３０

場 所：中央合同庁舎７号館（金融庁）

９階 共用会議室１

議 事 次 第

- １．開 会
- ２．大臣官房審議官（自動車交通局）挨拶
- ３．委員紹介
- ４．座長選出
- ５．座長挨拶
- ６．バス事業のあり方検討会の設置について
- ７．検討の視点について
- ８．事業者アンケート・ヒアリング調査の実施について
- ９．関係者ヒアリング（第１回、社団法人日本バス協会）
- １０．閉 会

○ 配布資料

- ・ 資料１ 検討会委員名簿
第１回検討会出席者名簿
- ・ 資料２ 配席図
- ・ 資料３ バス事業の現状について
- ・ 資料４ 貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告
- ・ 資料５ バス事業のあり方検討会の設置について
- ・ 資料６ 検討会スケジュール（案）
- ・ 資料７ 事業者アンケート・ヒアリング実施方法（案）
- ・ 関係者ヒアリング資料（日本バス協会）

バス事業のあり方検討会委員

学識経験者	竹内 健蔵	東京女子大学教授
	若林亜理砂	駒澤大学教授
	加藤 博和	名古屋大学准教授
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 &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
業界関係者	小田 征一	(社)日本バス協会理事・高速バス委員長 (京成バス(株)代表取締役会長)
	富田 浩安	(社)日本バス協会理事・貸切委員長 (日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)
	上杉 雅彦	(社)日本バス協会理事・地方交通委員長 (神姫バス(株)代表取締役社長)
	興津 泰則	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長
	島崎 有平	(社)全国旅行業協会専務理事
	村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会会長 (WILLER TRAVEL(株)代表取締役)
	成定 竜一	高速ツアーバス連絡協議会事務局長 (楽天バスサービス(株)取締役)
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合(交通労連) 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代表幹事
行政関係者	門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)
	加藤 隆司	国土交通省自動車交通局総務課長
	渡辺 秀樹	国土交通省自動車交通局安全政策課長
	石崎 仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長
	新田 慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)
	廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室長
	小林 豊	関東運輸局自動車交通部長
	鈴木 昭久	観光庁観光産業課長
	入谷 誠	警察庁交通局交通企画課長

(順不同、敬称略)

バス事業のあり方検討会（第1回出席者）

【委員】

竹内 健蔵	東京女子大学教授
加藤 博和	名古屋大学准教授
和田由貴夫	バスラマ・インターナショナル編集長
小田 征一	(社)日本バス協会理事・高速バス委員長(京成バス(株)代表取締役会長)
富田 浩安	(社)日本バス協会理事・貸切委員長(日の丸自動車興業(株)代表取締役社長)
上杉 雅彦	(社)日本バス協会理事・地方交通委員長(神姫バス(株)代表取締役社長)
興津 泰則	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部長
中尾 謙吉	(社)日本旅行業協会国内・訪日旅行業務部副部長【興津委員代理】
若井 茂	(社)全国旅行業協会事務局長【島崎委員代理】
村瀬 茂高	高速ツアーバス連絡協議会会長(WILLER TRAVEL(株)代表取締役)
成定 竜一	高速ツアーバス連絡協議会事務局長(楽天バスサービス(株)取締役)
鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)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(私鉄総連)交通政策局長
佃 栄一	日本鉄道労働組合連合会(JR連合)自動車連絡会代表幹事

門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)
加藤 隆司	国土交通省自動車交通局総務課長
渡辺 秀樹	国土交通省自動車交通局安全政策課長
石崎 仁志	国土交通省自動車交通局旅客課長
新田 慎二	国土交通省大臣官房参事官(自動車交通局)
廣瀬 正順	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長
小林 豊	関東運輸局自動車交通部長
鈴木 昭久	観光庁観光産業課長
中村振一郎	警察庁交通局交通企画課課長補佐【入谷委員代理】

【事務局】

谷口 礼史	国土交通省自動車交通局旅客課企画官
曾根 辰美	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室専門官
石嶋 隆之	国土交通省自動車交通局旅客課専門官
山浦 道康	国土交通省自動車交通局旅客課係長
鈴木 充生	国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室係長
滝澤 朗	国土交通省自動車交通局旅客課係長
益森 芳成	社会システム(株)社会経済部企画調査室長
青木 亮二	社会システム(株)社会経済部交通計画課課長補佐
衛藤 舞	社会システム(株)社会経済部交通計画課

(順不同、敬称略)

バス事業のあり方検討会(第1回)配席図
 < 合同庁舎第7号館(金融庁) 9階 共用会議室1(903) >

		関東自動車交通局長 鈴木 課長	観光産業課長 鈴木 課長	警察庁交通局交通企画課 (入谷委員代理)	JR連合自動車連絡会 代表幹事	私鉄総連清水政策局長	交通労働連 鎌田・バス事務局会長	(社)日本バス協会 地方交通委員長 上杉 委員長		
(入口)	自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 廣瀬 室長	○	○	○	○	○	○	○	(社)日本バス協会 貸切委員会 富田 委員長	
	自動車交通局 安全政策課 渡辺 課長	○							(社)日本バス協会 高速バス委員会 小田 委員長	
	自動車交通局 総務課 加藤 課長	○							バスラマ・ インターナショナル 和田 編集長	
	自動車交通局 門野 審議官	○							東京女子大学 竹内 教授	
	自動車交通局 旅客課 石崎 課長	○							名古屋大学 加藤 準教授	
	自動車交通局 旅客課 新田 参事官	○							(社)日本旅行業協会 国内・訪日旅行業務部 興津 部長	
	自動車交通局旅客課 谷口 企画官	○							(社)日本旅行業協会 国内・訪日旅行業務部 中尾 副部長 (興津委員代理)	
	自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 曾根 専門官	○								
	自動車交通局旅客課 新輸送サービス対策室 鈴木 係長	○							(社)全国旅行業協会 若井 事務局長 (島崎委員代理)	
		社会システム課 衛藤 企画課	社会システム課 青木 課長補佐	社会システム課(株)社会経済部 益森 室長	社会システム課(株)社会経済部 交通企画調査室	自動車交通局旅客課 滝澤 係長	自動車交通局旅客課 山浦 係長	自動車交通局旅客課 石嶋 専門官	高速ツアーバス連絡協議会 成定 事務局長	高速ツアーバス連絡協議会 村瀬 会長

(事務局)

(事務局)

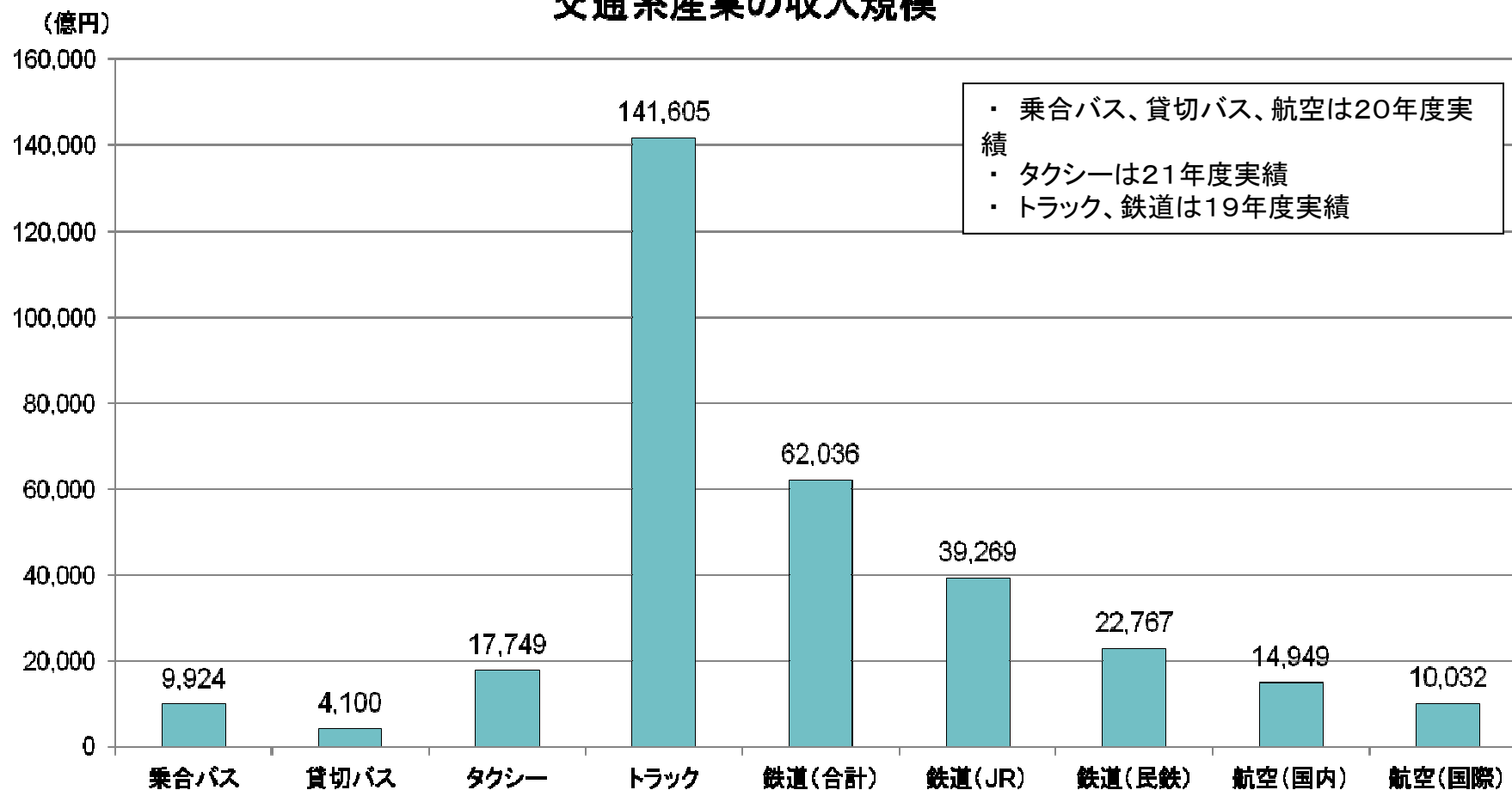
バス事業の現状について

平成22年12月
国土交通省

バス事業の概要

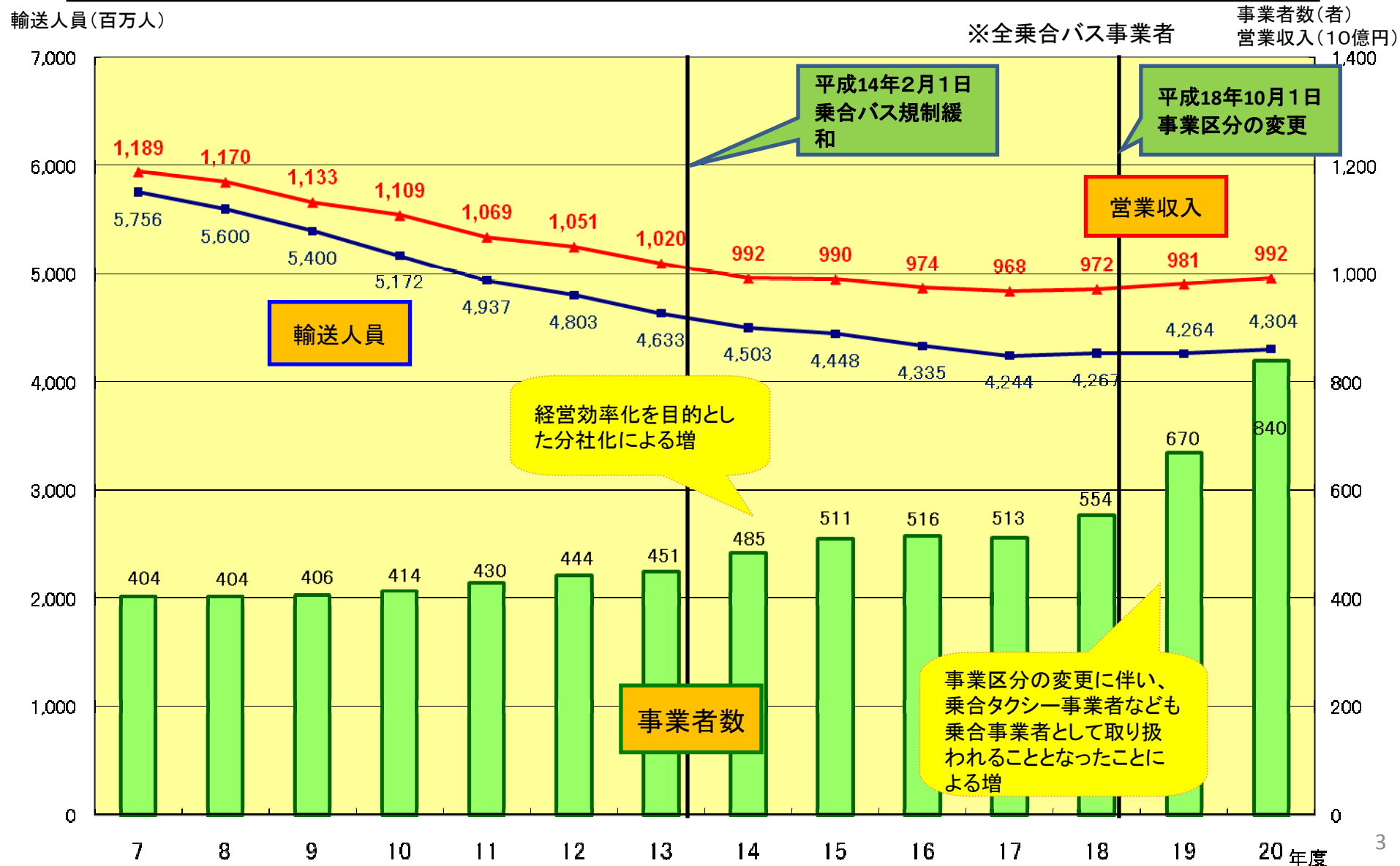
	事業者数	車両台数	輸送人員	営業収入	運転者数
乗合バス	840者	58,944両	43億4百万人	9,924億円	78,218名
貸切バス	4,196者	45,785両	3億3百万人	4,100億円	42,323名

交通系産業の収入規模



乗合バスの輸送人員・営業収入・事業者数の推移

- 輸送人員及び営業収入は引き続き長期的に減少傾向。
- 分社化などに伴い事業者数は増加しているが、新規参入は限定的。

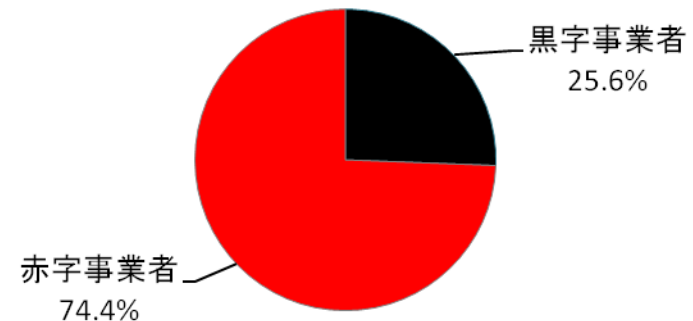


厳しい経営状況にある地方バス事業者の状況

- 輸送人員が減少を続ける中で、乗合バス事業者が運行する3/4の系統が赤字系統であり、事業者全体としても3/4が赤字事業者となっている。
- 毎年、稚内から鹿児島までの直線距離を超える約2,000kmの路線が完全に廃止されている状況にあり、また、路線廃止に止まらず、乗合バス事業者が経営破綻に追い込まれているケースも全国的に生じている。

全系統	系統数 約38,000系統
黒字系統	約10,000系統 (約26.3%)
赤字系統	約28,000系統 (約73.7%)
公的補助あり	
地バス補助	約1,600系統 (約4.2%)

乗合バス事業者の収支状況



乗合バスの路線廃止状況(高速バスを除く)

	廃止路線キロ
18年度	2,999km
19年度	1,832km
20年度	1,911km
21年度	1,856km
計	8,598km (平均 2,150km)

平成11年以降の法的整理の事例

民事再生法

- 那覇交通(株) ○北都交通(株)
- 茨城交通(株) ○富士交通(株)
- 琉球バス(株) ○岩手県北自動車(株)

会社更生法

- 京都交通(株) ○水間鉄道(株)
- 福島交通(株)

その他

- 大分バス(株)(私的整理)
- 常磐交通自動車(株)(特別清算)
- 中国バス(株)(私的整理)

産業活力再生特別措置法関係

産業再生機構支援

- 九州産業交通(株) ○関東自動車(株)
- 宮崎交通(株)

- 北海道旅客鉄道(株)(JR北海道バス(株))
- 箱根登山鉄道(株)
- いわさきコーポレーション
- 立山黒部貫光(株)
- 国際興業(株)
- (株)日立電鉄バス他4社
- アルピコグループ松本電鉄他3社

乗合バス事業の収支構成の変化

運送収入の減収や燃料油脂費・その他経費の増加に対し、人件費削減で対応している状況。

	平成16年度	平成20年度	年度差
収入	7,780億円(100%)	7,456億円(100%)	
運送収入	7,420億円(95.4%)	7,112億円(95.4%)	▲308億円 (0.0P)
その他収入	360億円(4.6%)	343億円(4.6%)	▲16億円 (0.0P)
費用	8,405億円(100%)	8,060億円(100%)	
人件費	5,356億円(63.7%)	4,547億円(56.4%)	▲809億円 (△7.3P)
燃料油脂費	545億円(6.5%)	769億円(9.5%)	224億円 (+3.0P)
その他経費	2,505億円(29.8%)	2,744億円(34.1%)	240億円 (+4.3P)
収支差	△625億円	△604億円	

備考: 30両以上の事業者

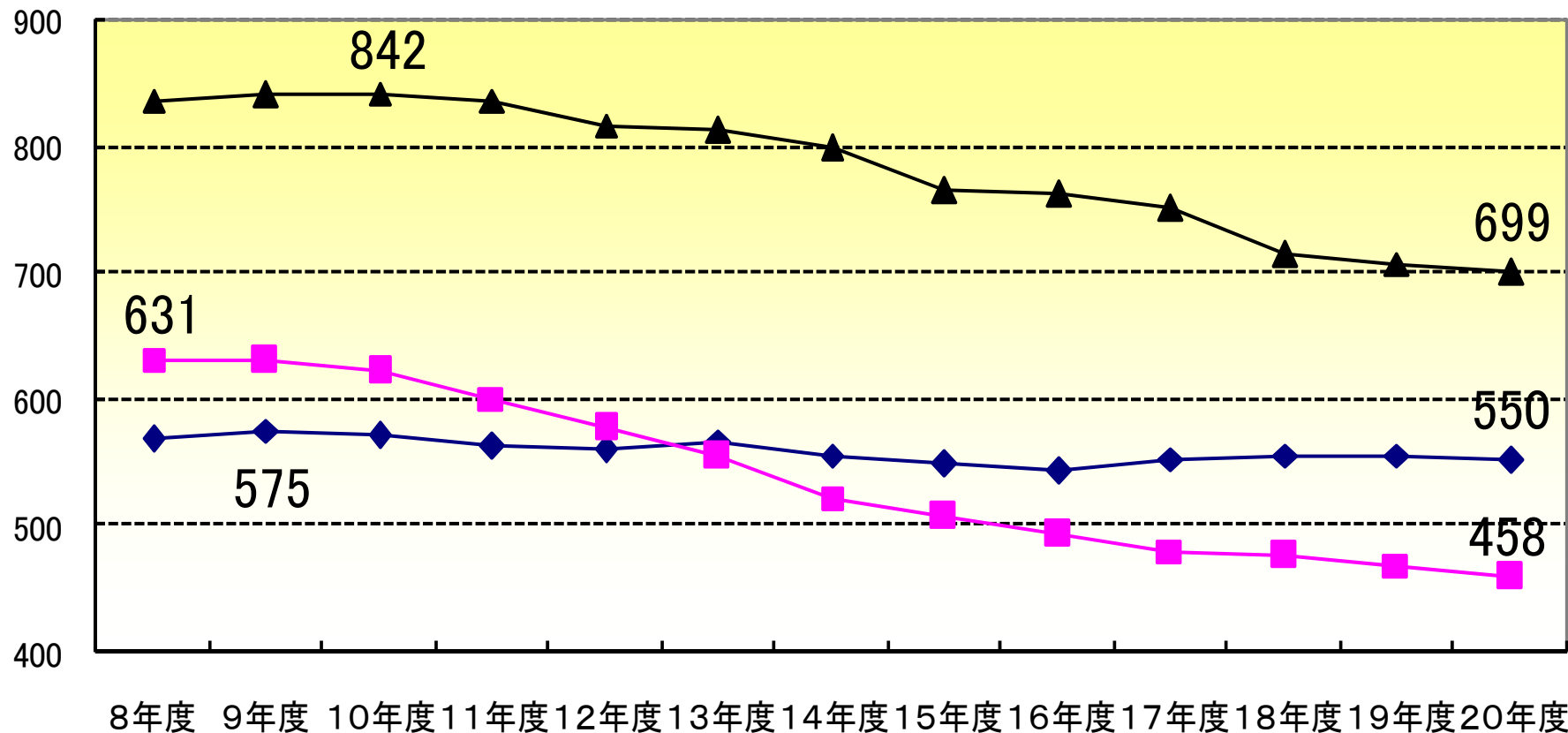
乗合バス事業の人件費の推移

輸送者数の減少による収入減を、人件費削減によりカバーしてきた結果、民間のバス事業従事者の年収は全産業男子平均を大きく下回っている。

バス事業(運送部門)の給与(年収)の状況

※保有車両数30両以上の事業者

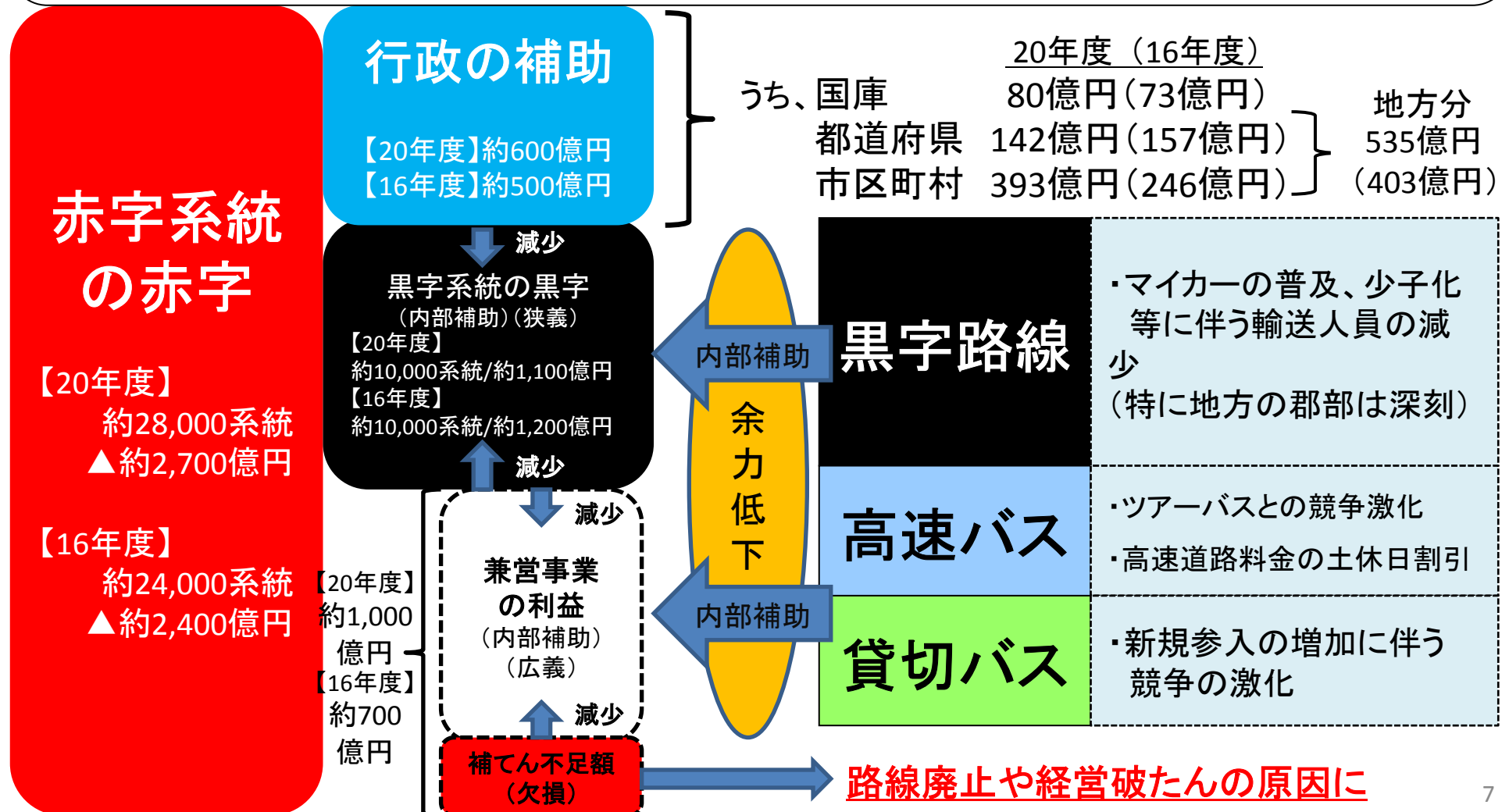
(単位: 万円)



◆ 全産業(男子) ■ 民営バス ▲ 公営バス

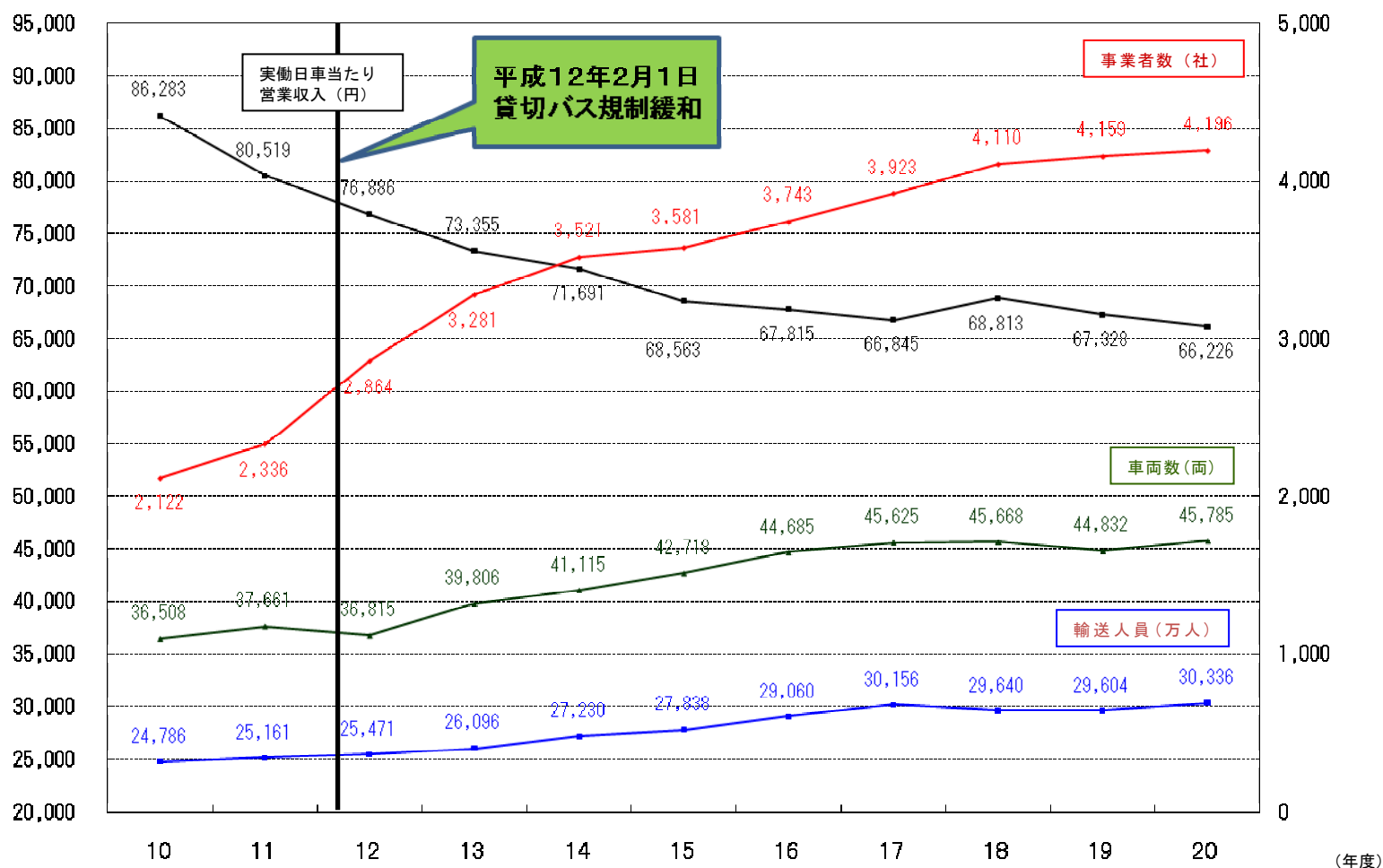
一般路線バスの維持費用の負担状況

- 従来は黒字路線、高速バス、貸切バスなどからの内部補助が相当程度行われていたが、マイカーの普及や貸切バスの規制緩和に伴う競争激化などを背景に、これらの事業の収益性が低下し、内部補助が困難に。
- 人件費を中心とするコストカットも限界。
- 公的支援の充実なしには路線・便数を維持することが困難な状況。

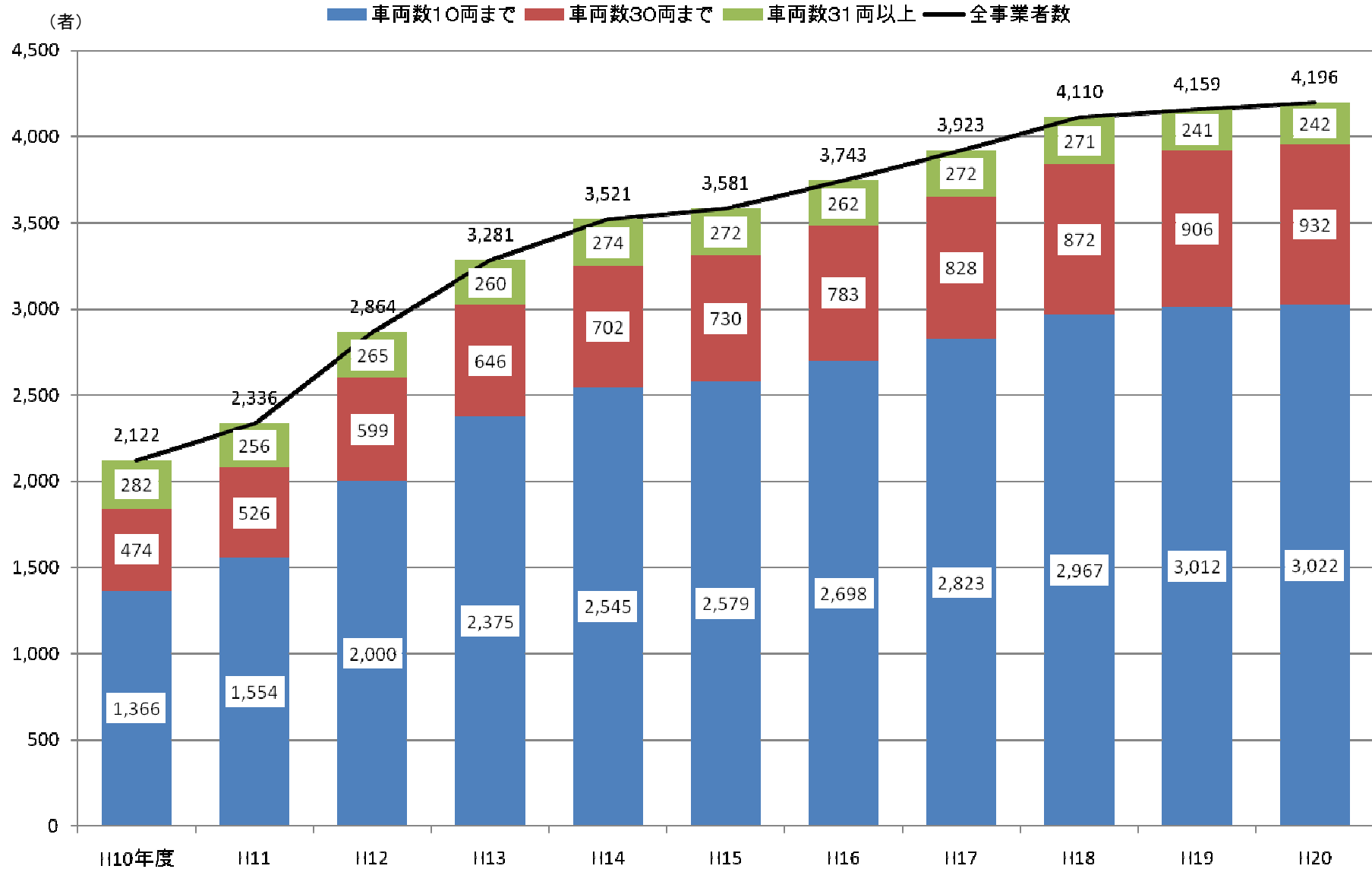


規制緩和後の貸切バス事業者数・輸送人員等の推移

- 規制緩和後、事業者数・車両数が大幅に増加。
- 運賃水準が低下する一方で、輸送人員は増加。

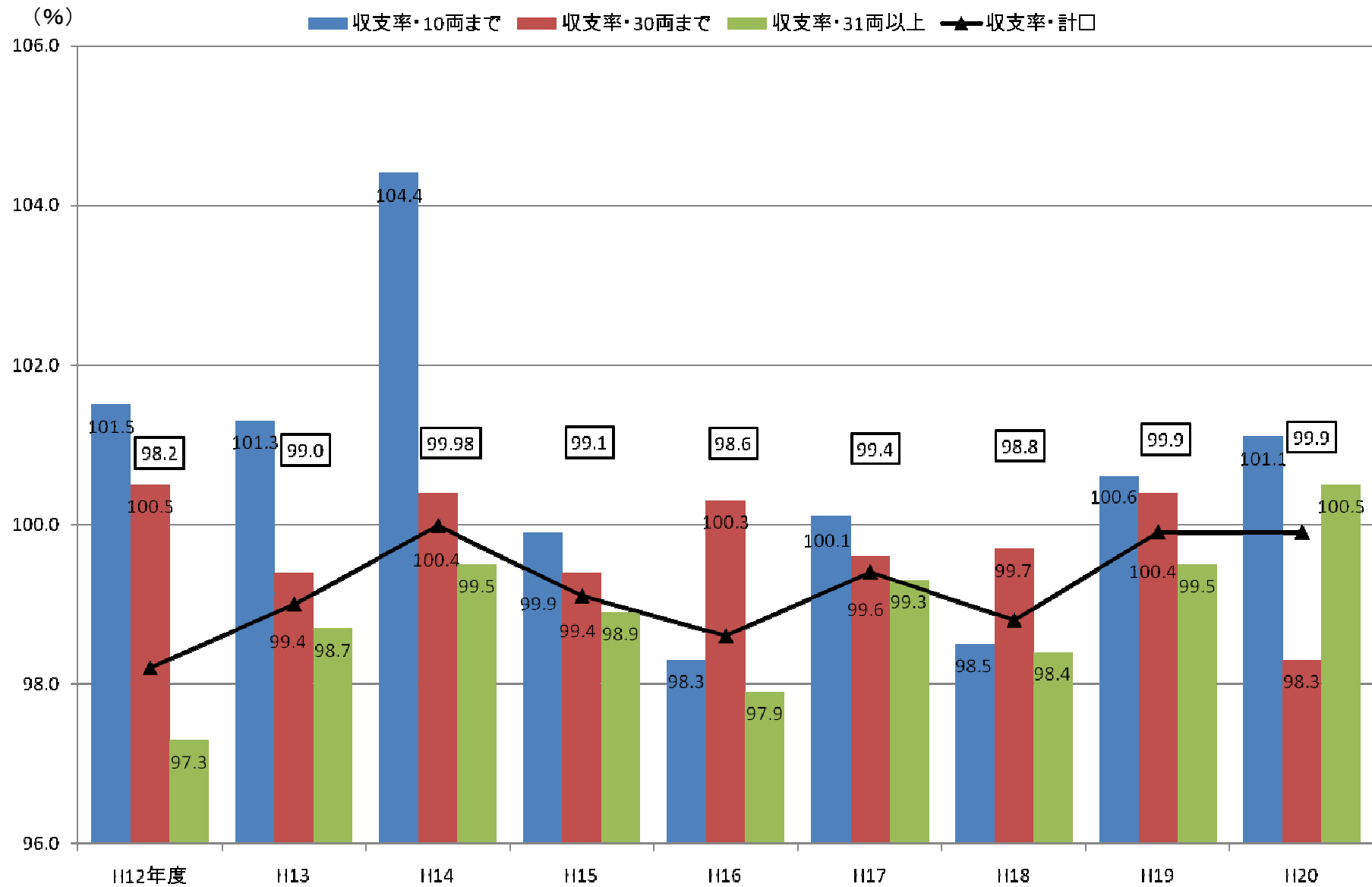


貸切バスの事業者数【規模別】



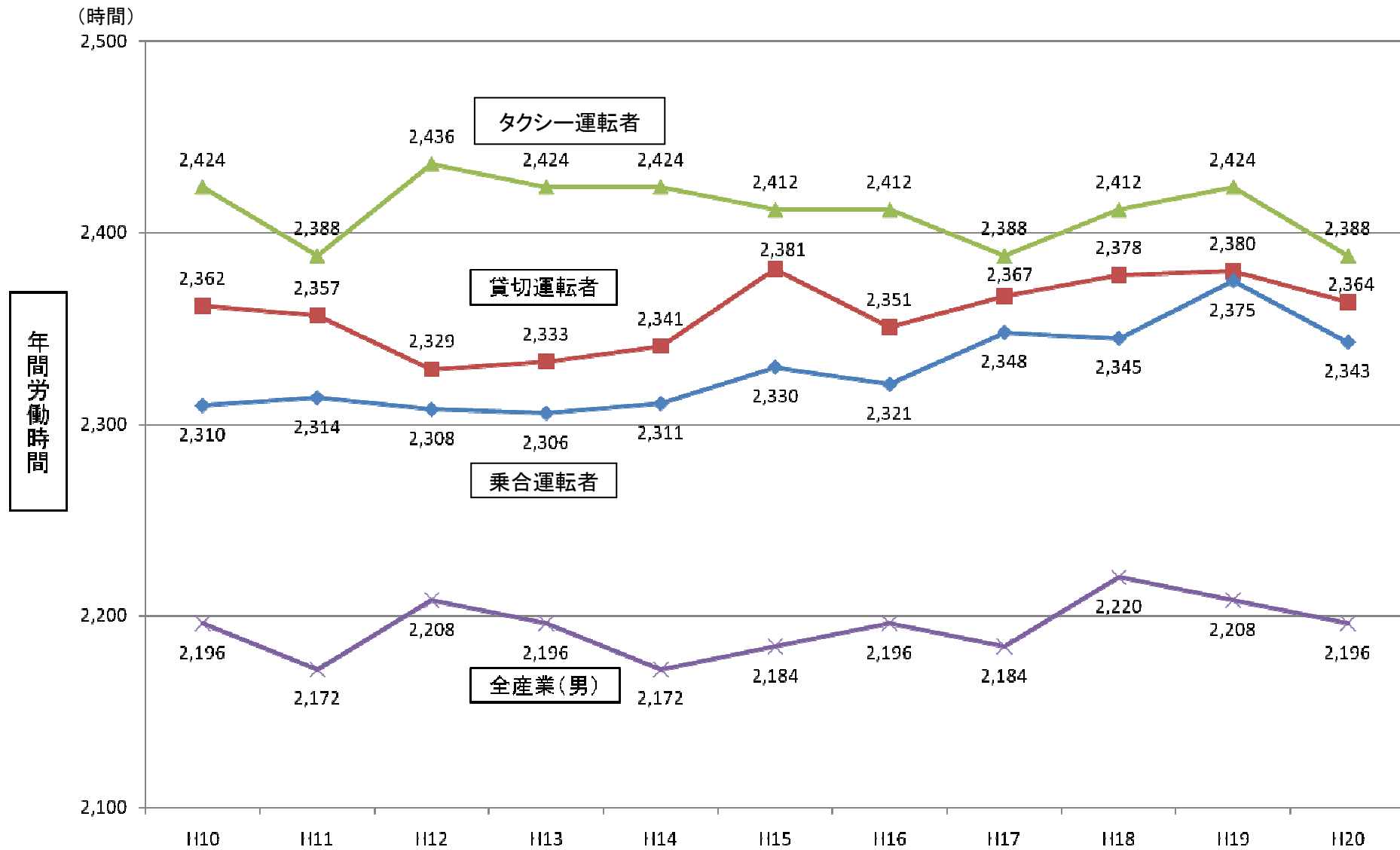
※ 出典:旅客自動車輸送指標 (貸切バス・運輸局別事業者数)

貸切バスの経常収支率【規模別】



出典：日本のバス事業（ブロック別収支状況。百万円単位の収入・支出額より算出）

年間労働時間



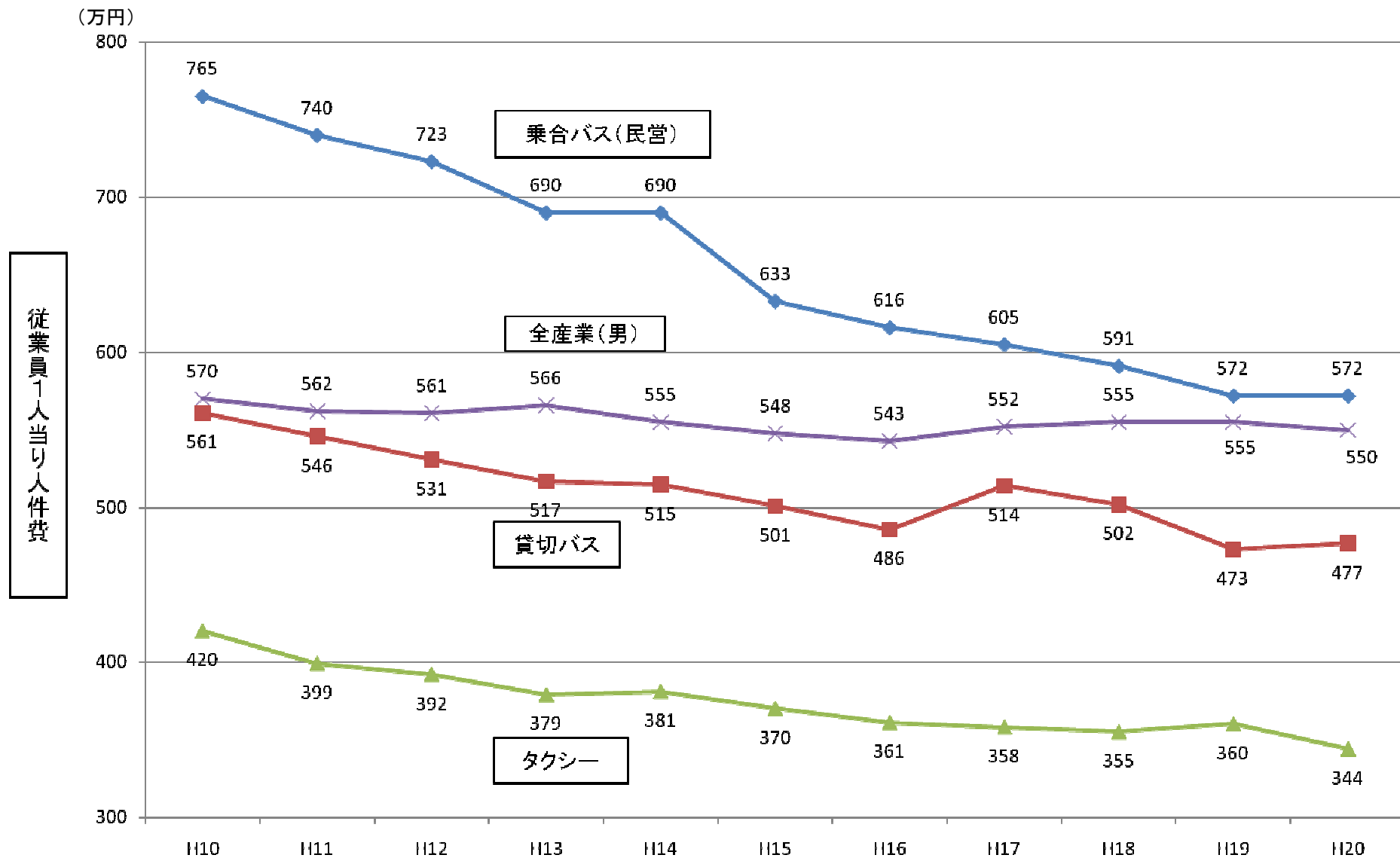
出典：乗合・貸切

→ 日本バス協会「日本のバス事業」(職種別年間総労働時間の推移) <年度集計>

タクシー・全産業(男)

→ 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(所定内実労働時間数×12月+超過実労働時間数×12月) <年集計>

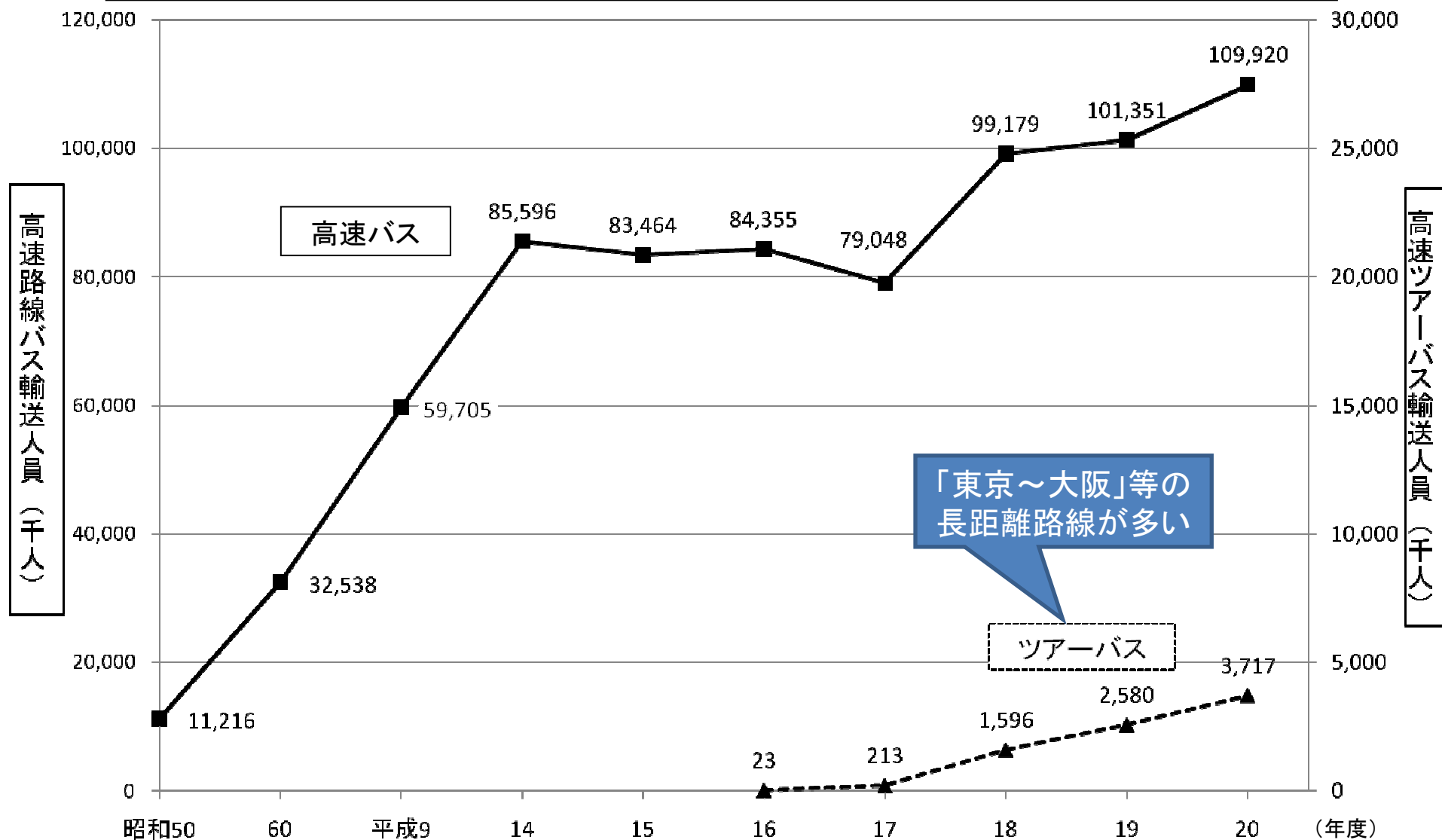
従業員1人当り人件費



出典：乗合・貸切・タクシー → 自動車運送事業経営指標 [(運送費人件費＋管理費人件費) / 期中平均従業員数] <年度集計>
 全産業(男) → 厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(決まって支給する現金給与額×12月＋年間賞与その他特別給与額) <年集計>

高速路線バスと高速ツアーバスの輸送人員の推移

近年、高速路線バスと類似したサービスを提供する高速ツアーバスの成長が顕著。



※ 高速バス: 国土交通省調べ(平成17年度までは高速道路走行が系統距離の半分以上のものを、平成18年度以降は系統距離が50キロ以上のものについて集計)。

※ ツアーバス: 高速ツアーバス連絡協議会調べ(ツアーバスを企画実施している旅行会社からの回答を集計)。

高速路線バスと高速ツアーバスの比較 ①

事業区分 項目		高速路線バス 〔一般乗合・路線定期〕	高速ツアーバス 〔一般貸切〕
事業 規制	新規参入	許可制	許可制
	最低車両台数	6両 (常用車5両 + 予備車1両。大・中・小型の区別なし) ※ 地域公共交通会議等の協議結果に基づく、 過疎地、交通空白地帯等の場合は緩和可能	5両 (中・小型車の場合は3両。予備車は不要)
	路線の新設・変更	認可 (標準処理期間：3ヶ月) ※ 地域公共交通会議等での協議結果に 基づく場合の標準処理期間は、1ヶ月	—
	運行計画(運行系統・運行回数)の設定・変更	事前届出 (30日前)	—
	運賃	上限運賃の認可(路線設定と同時申請) 実施運賃の事前届出 (30日前) ※ 地域公共交通会議等での協議結果 に基づく場合は、上限認可不要	事前届出 (公示の範囲外：30日前) (公示の範囲内：7日前) ※ 旅客が支払う旅行代金については、 旅行会社が手続き不要で自由に設定
	停留所	設置義務あり (公道上に設置可能) ※ 事業計画に記載し認可を受ける・変更は事後届出	設置義務なし (公道上への設置不可能) ※ 事業計画に記載なし
	運送引受義務	義務あり	義務なし ※ただし、実際には1名から出発保証している場合が多い
	路線休廃止	事前届出 (30日前) ※ 50km未満の路線は6ヶ月前	—

高速路線バスと高速ツアーバスの比較 ②

事業区分 項目		高速路線バス 〔一般乗合・路線定期〕	高速ツアーバス 〔一般貸切〕
安全 規制 等	労働時間	改善基準告示に規定	改善基準告示に規定
	休憩、仮眠又は睡眠施設	営業所又は車庫に併設	営業所又は車庫に併設 ※ 営業所又は車庫に併設できない場合は、営業所及び車庫のいずれからとも2kmの範囲内に設置
	着地における休憩、仮眠又は睡眠施設、自動車車庫	義務あり ※ 運輸規則において睡眠施設の確保を規定 ※ 許可の審査基準として申請に対する処理方針にも規定	義務あり ※ 運輸規則において睡眠施設の確保を規定
	運行方法	乗合バス会社が運行計画に基づき定時・定路線運行 ※ 届け出た運行計画(運行系統・運行回数)に基づく定時・定路線運行	旅行会社が貸切バスをチャーター運行 ※ 貸切バス会社は、旅行会社との契約に基づき、運送申込書の 旅行日程に記載された発着地・経由地・発着時刻により運行
	利用者に対する契約上の責任	運行バス会社（運送契約）	企画旅行会社（旅行契約）

高速路線バスと高速ツアーバスの比較 ③

事業区分 項目		高速路線バス 〔一般乗合・路線定期〕	高速ツアーバス 〔一般貸切〕
販売	利用者との契約及び販売方法	利用者 → 乗合バス会社（バス会社と個別契約）	利用者 → 旅行会社（旅行会社と契約）
	乗務員による代金收受	可 （バスターミナル窓口、自動券売機、乗務員、降車時払い 等）	不可 （ただし、旅行会社外務員による收受は可）
	運賃・旅行代金	3,430円～9,910円（東京→大阪の事例）	3,000円～9,800円（東京→大阪の事例）
	取消・払戻手数料	運送約款の規定による（払戻）	旅行業約款の規定による（取消）
利用者層等	男 女 比	男：59% 女：41%	男：48% 女：52%
	年 齢 構 成	40歳未満：44% 40歳以上：56%	40歳未満：74% 40歳以上：26%
	主な利用目的	観光：40% ビジネス：22% 帰省：21%	観光：49% 帰省：25% ビジネス：10%
	主な予約方法	インターネット：39% 窓口：38% 電話：22%	インターネット：88% 電話：7% 窓口：2%
利用者満足度	運 行 頻 度	満足：49% 不満：20%	満足：62% 不満：13%
	運賃・旅行代金	安い：48% 高い：18%	安い：84% 高い：3%
	予約・発券手続き	わかりやすい：52% わかりにくい：14%	わかりやすい：76% わかりにくい：4%
	座 席 配 置	満足：43% 不満：19%	満足：58% 不満：14%

※ 利用者層～利用者満足度の各項目は、平成20年実施の東北運輸局アンケート調査結果による。

平成22年9月10日

貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視 ＜評価・監視結果に基づく勧告＞

ポイント

（背景）

- 貸切バス事業については、多数の法令違反があり、安全運行への悪影響が懸念
- 貸切バスの安全運行は、貸切バス事業者の責務。一方、貸切バス事業者からは、届出運賃を下回る契約運賃や運転者の労働時間等を無視した旅行計画が旅行業者から一方的に提示されるなどの苦情あり

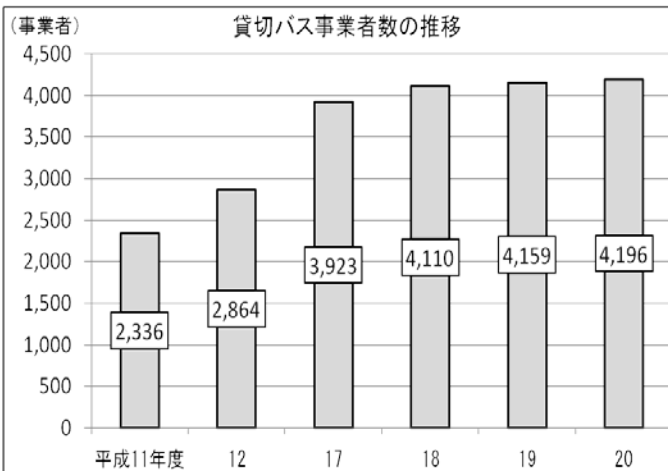
（調査の概要）

- この行政評価局調査は、貸切バスの安全運行及び利用者保護に資する観点から、貸切バス事業者における安全確保対策の実施状況、貸切バス事業者と旅行業者等との運送契約の締結状況及び地方運輸局における貸切バス事業者に対する指導・監督の実施状況を調査
その結果に基づき、
 - 1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底
 - 2 収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証
 - 3 旅行業者への指導・監督の強化
 - 4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施を平成22年9月10日、総務大臣から国土交通大臣に勧告

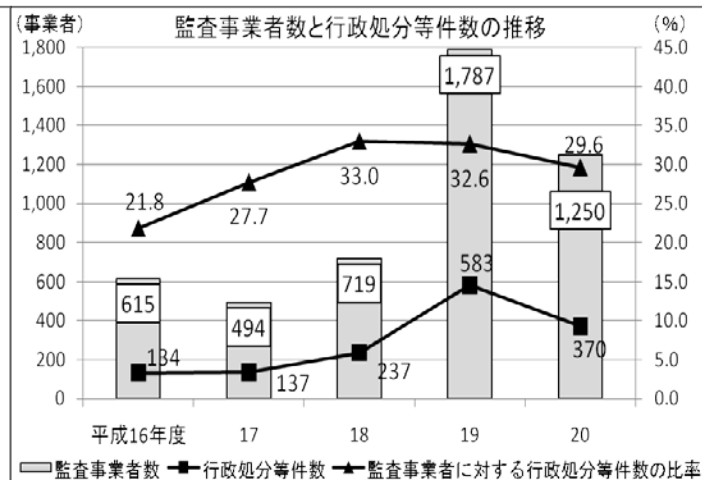


「行政評価局調査」は、総務省が行う評価活動の一つで、行政の運営全般を対象として、主として適正性、有効性、効率性等の観点から評価を行い、行政運営の改善を推進するものです。

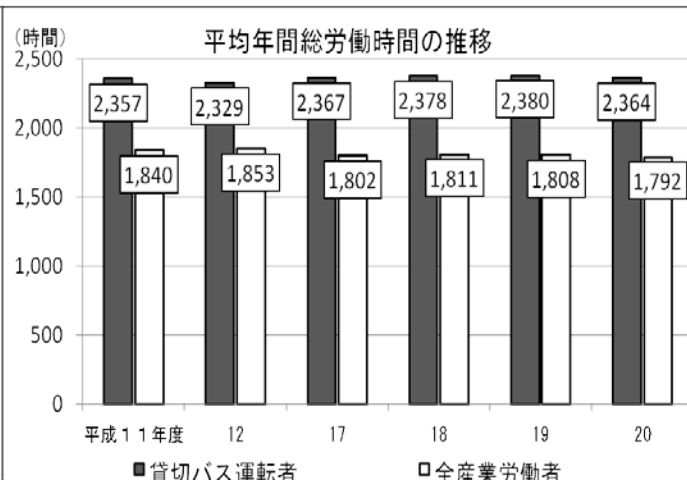
貸切バス事業の現状



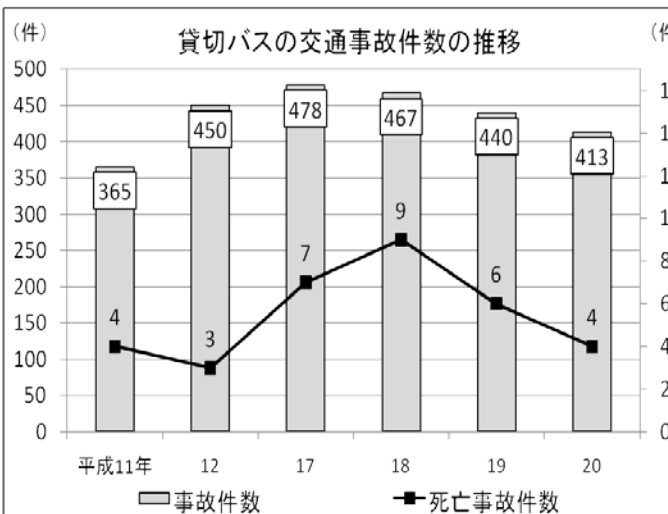
⇒ 貸切バス事業者は、10年前の約1.8倍に増加



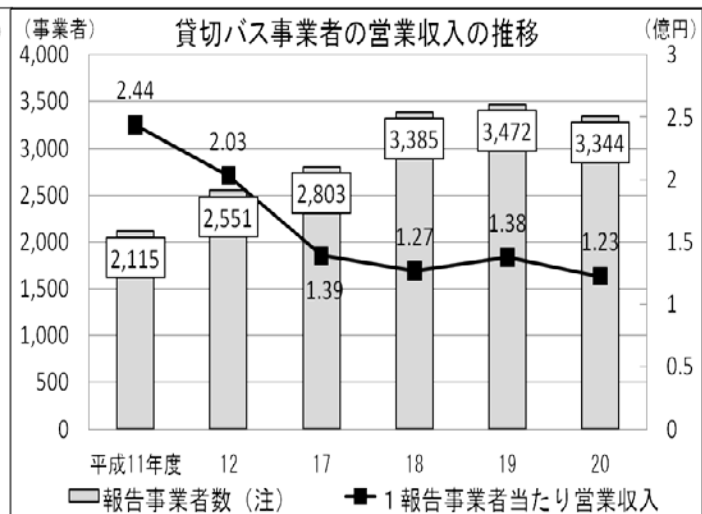
⇒ 近年、監査事業者数に対する行政処分等件数の比率は、3割程度



⇒ 貸切バス運転者の平均年間総労働時間は、他の産業に比べ、約1.3倍

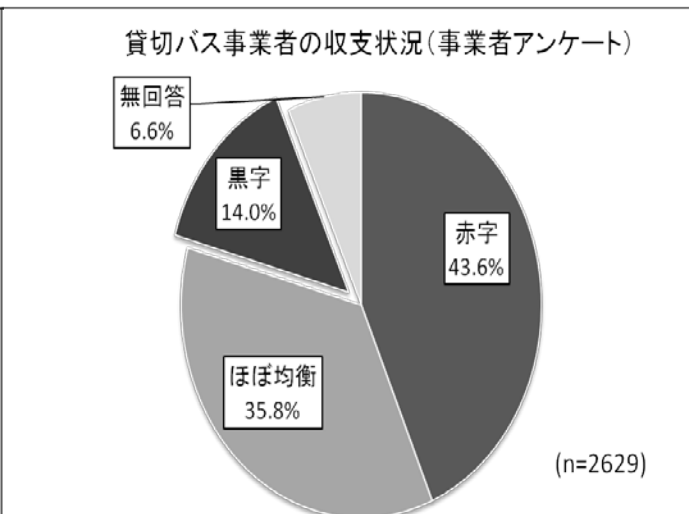


⇒ 交通事故件数は、高止まり



⇒ 貸切バス事業者が増加する中、営業収入は10年前の半額程度に減少

(注) 旅客自動車運送事業等報告規則に基づき、営業収入を報告した事業者の数である



⇒ 当省の貸切バス事業者アンケートの結果において、収支が「黒字」と回答した事業者は、14%

調査の背景と勧告事項

背景

- 平成12年2月の需給調整規制の廃止により、**貸切バス事業者数は11年度の2,336事業者から20年度の4,196事業者へと約1.8倍に増加**
- 事業者間の競争の激化、団体旅行の小口化・旅行商品の低価格化により営業収入が減少し、燃料費の高騰も加わり厳しい経営環境
- **貸切バスの交通事故発生件数は、平成11年度の365件から20年度の413件へと増加**
- 平成19年2月の大阪府で発生した貸切バスによる死傷事故を契機に、国土交通省は同年4月に重点監査を実施
調査対象316事業者のうち、204事業者（約65%）で法令違反が判明
- ツアーバスについては、長距離を運行したり深夜に運行することが多いことから、その安全性の確保について指摘あり
- **貸切バス事業者からは、旅行者から、届出運賃を下回る運賃や運転者の労働時間等を無視した旅行計画を一方的に提示されるなどの苦情が聞かれ、安全運行への影響が懸念**

利用者保護の観点から、**貸切バス事業における安全確保対策の推進が急務**

勧告事項

- 1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底
- 2 收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証
- 3 旅行者への指導・監督の強化
- 4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施

- 本行政評価・監視は、
 - 1 貸切バス事業者に対する監査の実施状況
 - 2 貸切バス事業における安全確保対策の実施状況
 - 3 收受運賃の実態把握及び公示運賃の検証の状況
 - 4 旅行者への指導・監督の状況等について調査を実施
- 実施時期：平成20年8月～22年9月
- 調査対象：国土交通省、厚生労働省、公正取引委員会、国家公安委員会（警察庁）、事業者、関係団体等
- 動員局所：管区行政評価局 6局
四国行政評価支局
沖縄行政評価事務所

利用者保護の観点から具体的な改善策を勧告

勧告日：平成22年9月10日

勧告先：国土交通省

1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

(1) 新規許可事業者に対する確認・監査の徹底

制度の仕組み

国土交通省は、各地方運輸局及び沖縄総合事務局運輸部（以下「地方運輸局等」という。）に対し、通達等により、

- (1) 新規許可事業者に対する運輸施設等の写真の確認
- (2) 写真確認により疑義が生じた場合の事業者に対する現地調査の実施
- (3) 原則、すべての新規許可事業者に対して早期（※）に巡回監査を実施 ※ 運輸開始後 6 か月以内

を指示

調査結果

新規許可事業者に対する確認・監査が不十分

※ 調査対象機関：9 運輸支局等（札幌、宮城、東京、愛知、大阪、広島、香川、福岡運輸支局及び沖縄総合事務局運輸部）

※ 調査対象：平成18年4月から20年7月までの間に運輸開始をした全117事業者

- (1) 写真による運輸施設の確認ができていないものについて、現地調査により事業計画の確保状況を確認せず（全国の36事業者中 5 運輸支局等 7 事業者）
- (2) 新規許可事業者117事業者のうち70事業者で巡回監査を早期に実施せず
 - ・ 巡回監査を実施していない事業者で、新規許可後 6 か月を超えているもの（8 運輸支局等33事業者）
 - ・ 巡回監査を実施している事業者で、新規許可後 6 か月を超えているもの（6 運輸支局37事業者）

報告書
P 16～

報告書
P 17～

勧告要旨

- ① 新規許可事業者の運輸開始届出時においては、写真による運輸施設の確認を確実に行之、写真により確認できない場合には、現地調査を確実に行うこと。（国土交通省）
- ② 新規許可事業者に対する監査については、漏れなく早期に実施すること。（国土交通省）

(2) 法令等遵守の徹底

制度の仕組み

貸切バス事業者の主な遵守事項

(1) 営業区域外運送（※1）の禁止（道路運送法第20条）

（※1）発地、着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送

(2) 「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」（改善基準告示）（※2）の遵守

- ① 拘束時間（1日最長16時間、1日15時間以上の勤務は1週間に2回まで等）
- ② 運転時間（1週間40時間以内、1日9時間以内、連続運転4時間以内）

（※2）平成元年労働省告示第7号

(3) 運転者の健康状態等の把握

- ① 1年1回の定期健康診断の実施
（労働安全衛生規則第44条第1項）
- ② 新規雇用者・高齢者に対する適性診断の実施
（運輸規則第38条第2項）

(4) 運転者の日々雇用の禁止

（運輸規則第36条第1項）

調査結果

9 地方運輸局等管内の貸切バス事業者の運行指示書、乗務記録等を確認した結果、**84事業者のうち44事業者**で法令違反等あり

（平成20年5月の運行状況対象）

(1) 営業区域外運送（4 地方運輸局等7事業者の計33件） [事例1]

(2) 改善基準告示違反（8 地方運輸局等37事業者の計132件）

- ・ 拘束時間：21時間40分（5時間40分超過） [事例2]
- ・ 連続運転時間：6時間37分（2時間37分超過）等

(3) 健康診断、適性診断の未受診 [事例3]

- ① 健康診断の未受診（4 地方運輸局等8事業者の計43人）
- ② 適性診断の未受診（3 地方運輸局等3事業者の計13人）

(4) 日々雇用（2 地方運輸局等4事業者の計16人）

○ 法令違反の主な理由

- ・ 営業区域外運送：旅行業者からの無理な要求（7事業者中3者）
- ・ 改善基準告示違反：旅行業者等の関与（延べ32事業者中24者）
- ・ 健康診断、適性診断の未実施：経費の問題、バスの運行の都合
- ・ 日々雇用：繁忙期に対応する人員を常時雇用することは困難

報告書
P 36

報告書
P 36～

報告書
P 39～

報告書
P 40～

勧告要旨

監査後の指導時、運行管理者講習時等において、具体的な違反事例を紹介するなどして、貸切バス事業者に対し、関係法令を遵守し、安全運行を徹底するよう指導すること。（国土交通省）

(3) 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化

制度の仕組み

- (1) 貸切バス事業者に対する罰則及び行政処分
 - ア 罰則：3年以下の懲役
300万円以下の罰金 等
 - イ 行政処分：許可の取消、事業の停止、自動車等の使用の停止
- ※ 行政処分基準には、違反が初犯か否か等により処分の軽重あり。処分日車数10日車ごとに1点の違反点数が付され81点以上で許可取消。
- (2) 平成14年2月、地方運輸局等で区々となっていた行政処分等の基準を統一し、累次の改正で内容を充実・強化
- (3) 平成14年2月、国土交通省本省及び地方運輸局等は、利用者による事業者の選択を可能とするため、処分を受けた事業者名及び処分内容等をホームページで3年間公表
- (4) 新たな制裁制度の導入を提言
(公共交通におけるヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終取りまとめ 平成18年)

調査結果

- (1) 行政処分の実効性の確保が不十分な例が多数
 - ・ 貸切バス事業における法令違反は常態化
監査事業者数に対する処分等件数の比率は約3割（平成20年度）
過去4年間に複数回（最高5回）の行政処分を受けている事業者が50事業者（※1）
〔事例4〕
（※1） 調査対象：平成18年1月から平成21年12月の間に行政処分を受けた530事業者
 - ・ 使用停止処分とする車両や時期を事業者任せにしている例あり
（事業者が使用停止処分対象に年式が最も古く調子の悪い車両を選定し、閑散期に使用停止している例あり。貸切バスの実働率は平成20年度52.4%）
⇒ 車両の使用停止処分は形骸化のおそれ
〔事例5〕
なお、タクシー業では、21年に遊休車両分を付加した処分制度を創設
- (2) 行政処分の公表内容等が不十分な例あり
 - ・ 過去6か月分の情報のみ掲載しているもの
 - ・ 違反行為の概要が掲載されていないもの
(各1運輸局)
- (3) 告発の考え方、方針が未策定
 - ・ 国土交通省は行政処分の実効性は確保されているとして、近年、道路運送法等の違反行為を行ったバス事業者を告発した実績なし
 - ・ 告発する際の考え方、方針について、個別案件ごとに告発するか否かを判断するとして未策定（※2）
（※2）告発の考え方、方針の策定例：①消防庁作成「違反処理マニュアル」、②公正取引委員会作成「独占禁止法違反に対する刑事告発及び犯則事件の調査に関する公正取引委員会の方針」
- (4) 金銭的制裁措置の導入検討の余地あり
法令違反の抑止に効果があるとして金銭的制裁措置を導入している例
(国税犯則取締法、道路交通法、独占禁止法、金融商品取引法、公認会計士法等)

報告書
P78～

報告書
P80～

報告書
P81～

報告書
P83～

勧告要旨

- ① 処分対象事業者における車両の稼働状況及び保有実態に即した効果的な使用停止車両の指定及び使用停止時期に関する基準を策定し、これに基づく処分を行うこと。
- ② 貸切バス事業者に対する行政処分の公表については、地方運輸局等に対し、過去3年間に行ったすべての処分に係る内容を公表させること。また、警告事案のうち、改善基準告示違反等の利用者の安全確保に係る違反行為について、その処分内容を公表させること。
- ③ 道路運送法に違反した事業者を告発する際の考え方、方針を策定し、地方運輸局等に周知すること。
- ④ 上記の措置を講じてもお貸切バス事業者の監査件数に対する法令違反の割合が増加する場合には、金銭的制裁措置の導入を検討すること。（以上、国土交通省）

(4) ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進

制度の仕組み

- (1) 国土交通省は、地方運輸局等に対し、法令違反の疑いのあるツアーバス事業者への速やかな監査を指示(平成17年7月28日付け事務連絡)
また、ツアーバス事業者に対する**①営業区域外運送の禁止、②停車及び駐車を禁止する場所での旅客乗降の禁止**(道路交通法第44条)に係る指導を指示(平成19年4月27日付け通達、19年12月14日付け通達)。
- (2) 国土交通省は、ツアーバス(※)の全国街頭調査を実施(平成19年3月13日)
(※) 旅行者が募集型企画旅行で行う、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貸切バスの運行形態

調査結果

- (1) 当省の新宿駅西口周辺における調査において、ツアーバスの法令違反等が多数
(調査日時等：平成21年10月9日(金)午後9時～10日(土)午前0時頃/9企画会社16貸切バス事業者の21便、道路交通法関係は不特定に調査)
- ① **営業区域外運送**(1社1便) [事例6]
 - ② **区域外配車(※)**(5社5便)
 - ③ **道路交通法違反**(横断歩道上又は交差点上への駐車、横断歩道の側端から5m以内の駐車、駐車禁止区域の路上への二重駐車)(多数) [事例7]
- (※) 区域外配車：発着地を管轄する営業所以外の営業所に所属する車両を配車し運行する形態(区域外配車が恒常的に行われている場合には道路運送法第15条第3項の事業計画の変更届出違反として処分対象)
- (2) 上記事業者のうち1事業者の運行ダイヤ、乗務記録等を確認した結果、法令違反等多数
(調査期間：平成21年10月1日～14日の運行)
- ① **運転者の拘束時間が改善基準告示違反の例**
(11件、最高3時間15分超過)
 - ② **制限速度違反の例**
(469件、最高24km時超過)
 - ③ **区域外配車の例**
(5路線28便)

報告書
P 127～

報告書
P 128～

勧告要旨

ツアーバスの運行実態を確認し、ツアーバス事業者における関係法令の遵守を徹底させること。
また、観光庁と協力して、ツアーバス関係者による自主的な改善を促すこと。(以上、国土交通省)

2 収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証

(1) 収受運賃の実態把握の実施

制度の仕組み

(1) 届出運賃・料金の設定

- ・ 貸切バス事業者は、運賃及び料金を定め、国土交通大臣に届出（届出運賃・料金）（※1）
- ・ 地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出た運賃及び料金を審査。公正競争の確保及び利用者保護の観点から不当な場合は変更を命令
- ・ 地方運輸局長等は、変更命令の審査を必要としない範囲を公示（公示運賃・料金）

(2) 届出運賃・料金の適正収受

貸切バス事業者が届け出た運賃若しくは料金を収受しない場合は道路運送法違反（※1、※2）

（※1） 旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする（道路運送法第9条の2第1項）

（※2） 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（同法第30条第2項）

調査結果

(1) 90%以上の事業者が届出運賃を収受できず（契約書、発注書等の調査結果）

- ・ 実地調査した84事業者のうち76事業者（90.5%）
（76事業者の369運行契約中313契約（84.8%）で収受できず）
- ・ 当省のアンケートに回答した2,629事業者のうち2,417事業者（91.9%）

(2) 収受できない理由（収受できていないと回答した76事業者の意見）

- ・ 契約先の主導により、やむを得ず契約（45事業者）
- ・ 採算が確保できれば自ら安価な運賃で契約（20事業者）

(3) 収受できない影響・支障（同上の76事業者の意見）

- ・ 運転者等の人件費の抑制（31事業者）
- ・ 車両更新時期の延長（22事業者）
- ・ 車両整備費の抑制（8事業者）

(4) 大手旅行業者による低運賃の提示

届出運賃の50%程度の金額の運賃表を作成し、貸切バス業者に契約を求めている例あり
〔事例8〕

(5) 届出運賃の収受率が低いことによる支障

届出運賃を下回る契約が常態化し、貸切バス事業者の経営を圧迫。交替運転者の配置が必要な運行であるが、交替運転者を配置していない例あり
〔事例10、事例11〕

(6) 地方運輸局は、収受状況の実態把握、監査を実施せず

- ・ 実態把握を行っていないもの 6 地方運輸局等
- ・ 収受状況の監査を行っていないもの 7 地方運輸局等

報告書
P 142～

報告書
P 143～

報告書
P 145～

報告書
P 146～

報告書
P 148～

(2) 公示運賃の検証

制度の仕組み

○ 公示運賃・料金の見直し

需給調整規制の廃止前は、地方運輸局長等が貸切バス事業の運賃に係る原価（※）を基に運賃の改定が必要か否かを検討し、2～3年に1度見直し（最終改定は、平成3年8月）

（※） 営業費（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、その他運送費及び一般管理費）、営業外費用及び適正利潤を合計した運賃に係る原価を基に地方運輸局長等が算定

調査結果

(1) 運賃に係る原価の変動

現行の公示運賃は、平成3年当時の運賃に係る原価を基に算定。しかし、平成3年と20年の運賃に係る原価を比べると次のとおり変動

- ・ 平均給与額は約0.8倍
- ・ 軽油価格は約2倍
- ・ 大型バスの車両価格は約1.6倍

（参考）乗合バス運賃は1.16倍、タクシー料金は1.3倍
〔事例9〕

報告書
P 156～

(2) 公示運賃の見直し実績なし

- ・ すべての事業者が公示運賃を届出運賃に設定していることから見直しは不要（8運輸支局）
- ・ 見直しは必要だが本省が全国的に行うべき
（1運輸支局）

報告書
P 158

(3) 公示運賃は非現実的な金額との旅行業者の見解

- ・ 公示運賃は高すぎ。その価格では旅行客が減少
（4旅行業者）

報告書
P 157～

※ しかし、いずれの旅行業者の見解も、貸切バスの安全運行に必要なコストを考慮せず

勧告要旨

- ① 観光庁と連携し、旅行業者による手数料の徴収状況を含め、届出運賃の収受状況について実態把握を行うこと。
- ② 運賃に係る原価の変動状況を踏まえ、公示運賃の検証を行い、その結果に基づき速やかに貸切バスの安全確保に必要なコストを十分に勘案した適正な公示運賃を設定すること。さらに、定期的に公示運賃を検証するための仕組みづくりを行うこと。
- ③ 新たな公示運賃を設定した後においては、貸切バス事業者が道路運送法第9条の2第1項（※1）及び第30条第2項（※2）に違反した場合には、適正な収受について指導等を行うとともに、当該違反に旅行業者が関与している場合には、観光庁に通報し、旅行業者に対する指導を求める仕組みづくりを行うこと。（以上、国土交通省）
- ④ 旅行業者が貸切バス事業者における道路運送法第9条の2第1項及び第30条第2項違反に関与している場合は、旅行業者に対する指導を徹底すること。（観光庁）

（※1） 旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

（※2） 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 旅行業者への指導・監督の強化

制度の仕組み

(1) 旅行業者による教唆・幫助の禁止

観光庁は、旅行業者に対して、貸切バス事業者の違反行為の教唆、幫助につながる行為を行わないことを指導（平成18年6月）

(2) 貸切バスの法令違反への関与が疑われる旅行業者名等の通知

貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われる場合には、国土交通省が観光庁に旅行業者名、関与の具体的内容を通知。また、旅行業者に対する立入検査、指導結果の回報を依頼（20年10月）

(3) 旅行業者の把握方法

国土交通省は、①及び②において、旅行業者の関与が疑われる場合には、観光庁に通知することとされている。

① 自動車事故報告書により改善基準告示違反又は最高速度違反が認められた場合

② 監査を実施した結果、同様な法令違反に係る行政処分を行った場合

調査結果

(1) 貸切バスの法令違反に旅行業者の関与が疑われる例あり（旅行計画等により確認）

- 旅行業者が示した旅行計画の内容（旅行時間）が法令違反に結びついていると疑われる例あり（改善基準告示違反12件）

〔事例10～13〕

- 大手旅行業者が届出運賃を下回る運賃表を作成し、これを基に貸切バス事業者に契約を求めているものあり

(2) 国土交通省は観光庁へ通知を一度も実施せず（関与の疑いを判断するための具体的な先行事例なし）

(3) 自動車事故報告書の記載内容に不備があり、旅行業者が貸切バスの法令違反に関与しているかの把握困難

- 契約相手の名称の記載なし（22件のうち9件）
- 法令違反の理由の記載なし（22件のすべて）

※ 調査対象：平成20年10月1日から21年7月31日までの間に国土交通省に提出のあった195件の自動車事故報告書のうち、改善基準告示違反（1件）と最高速度違反（21件）が認められたもの

報告書
P 207～

報告書
P 211～

勧告要旨

- ① 旅行業者に対し、貸切バス事業者への発注に当たっての禁止行為、留意点を示す等により、貸切バスの安全運行に関する法令の遵守への協力を徹底させること。（観光庁）
- ② 地方運輸局等に対し、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われるかを判断するための基準を示すこと。
また、監査等において、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われる場合には、観光庁への通報を徹底すること。
通報を受けた観光庁は、旅行業者に対して、立入検査等旅行業法に基づく指導等を行い、その結果を国土交通省に回報すること。（国土交通省及び観光庁）
- ③ 自動車事故報告書への契約相手方名の記載及び旅行計画等の資料の添付を徹底させること。（国土交通省）

4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施

制度の仕組み

- (1) 国土交通省は、貸切バス事業者から提出された自動車事故報告書から、法令違反が疑われる場合は、原則として監査を実施
- (2) 自動車事故報告書の提出期限は事故後30日以内
- (3) 国土交通省は、効果的かつ効果的な監査の実施を図る目的で、平成19年3月から「運送事業者監査総合情報システム」を運用
継続的に事業者名、処分状況等のデータ更新を実施（平成18年度から21年度までの開発費：約2億円、運用経費：毎年3,000万円ないし4,000万円）

調査結果

- (1) 自動車事故報告書の未活用
自動車事故報告書に労働基準法等の法令違反の記載がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例あり（6件）
（※）調査対象：平成17年1月から20年6月までの間に9運輸支局に提出された貸切バス事業者が当事者としてかかわった61件の事故
〔事例14〕
- (2) 自動車事故報告書の提出の遅延
30日の期限内に提出されていないものあり（42件（14.2%））
（※）調査対象：平成19年に提出された貸切バス事業者に係る自動車事故報告書295件
- (3) 運送事業者監査総合情報システム
運送事業者監査総合情報システムには、過去の処分状況等の具体的な監査対象の選定基準を指定して事業者を抽出する機能なし。
地方運輸局等による監査対象事業者の抽出には、当該システムが利用されておらず、紙の事業者台帳を1枚ずつめくりながら確認。

報告書
P 233～

報告書
P 236～

報告書
P 247～

勧告要旨

- ① 事故の軽重にかかわらず、自動車事故報告書から事故の発生原因、運転者の勤務状況等を分析し、法令違反の疑いがある場合は監査対象として選定することとし、その旨を監査方針及び監査方針の細部取扱いに規定し、地方運輸局等に徹底させること。
- ② 事故を起こした事業者に対して自動車事故報告書の期限内の提出を励行させること。
- ③ 「運送事業者監査総合情報システム」に選定基準を指定して監査対象事業者を抽出する機能を付加すること。
(以上、国土交通省)

5 その他の勧告事項

【運輸安全マネジメントの推進】

調査結果

調査した84事業者をみると、運輸安全マネジメントで公表が定められている、①輸送の安全に関する基本的な方針等が未公表（63事業者75.0%）や②処分を受けた場合の内容等が未公表（処分を受けた15事業者すべて）の例あり

勧告要旨

- ① 貸切バス事業者に対する指導・監査時等の機会を活用するなどして、所管するすべての貸切バス事業者に対して、制度の周知を徹底すること。
- ② 地方運輸局等に対し、貸切バス事業者による輸送の安全に関わる情報の公表状況を確認させること。

報告書
P112

【交替運転者の配置指針の見直し】

調査結果

国土交通省が示している交替運転者の配置指針で示されている1日の乗務距離の上限値（670km）は、運転者の健康面や生理学的な面での検討が行われておらず、また、労働協約等労使間の取り決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されていない。

勧告要旨

交替運転者の配置基準における乗務距離の上限値について、乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定すること。

報告書
P120

【安全運行パートナーシップ・ガイドラインの作成】

調査結果

貸切バス事業者と旅行業者が相互に連携して安全運行に係るガイドライン（※）を平成19年10月から1～2年以内に作成するとしているが、平成22年8月現在成案に至らず

（※）安全運行パートナーシップ・ガイドライン（仮称）

勧告要旨

国土交通省は、観光庁と連携し、安全運行パートナーシップガイドラインが速やかに導入されるよう関係業界団体を指導すること。

報告書
P213～

主な事例（項目 1 (2)）

事例 1

【営業区域外運送の例】

事業者：貸切バス事業者Bg（営業区域：香川県）

平成20年5月の運行契約（361件）を調査したところ、営業区域が香川県内の事業者であるにもかかわらず、発地及び着地のいずれもが営業区域外の大府内となる運行を行った例が次表を含め、計17件みられた。

事 例：

日程	行程	発注者
5月3日～6日	○5月3日 大阪国際空港（発地）⇒しまなみ海道（広島県・愛媛県）⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月4日 愛媛県松山市道後温泉⇒愛媛県宇和島市⇒高知県足摺岬 ○5月5日 高知県足摺岬⇒徳島県大歩危←香川県琴平 ○5月6日 香川県琴平⇒徳島県鳴門⇒兵庫県明石大橋⇒大阪国際空港（着地）	第1種旅行業者

報告書
P51～

主な事例（項目 1（2））

事例 2

【改善基準告示違反の例】

- 1 1日の拘束時間が違反
（1日の拘束時間が改善基準告示の16時間を超えて21時間40分となっている運行）

事例：

貸切バス事業者	運送年月日	行程	始業時間	終業時間	超過時間
Dm	平成20年 5 月 4 日	徳島マリンターミナル→広島城→徳島マリンターミナル	5 月 4 日 5 時20分	5 月 5 日 3 時00分	5 時間40分

- 2 1週間における1日の拘束時間延長の回数の違反
（1日15時間を超える拘束時間の回数が改善基準告示の1週間当たり2回を超えて4回となっている運転者）

事業者：貸切バス事業者Cn

事例：平成20年 5 月 19 日（月）から25 日（日）までの1 週間のうち、1 日の拘束時間が15時間を超えているのが19日、21日、22日及び23日の4 日間と2 日超過

- 3 1週間当たりの最大拘束時間違反
（1週間当たりの拘束時間が最大拘束時間である71.5時間を超えて74時間30分となっている運転者）

事業者：貸切バス事業者Cx

事例：平成20年 5 月 1 日から31 日までの1 か月のうち、4 週間で平均した1 週間当たりの拘束時間が74時間30分と3 時間超過。拘束時間16時間を超える日も5 日間

- 4 連続運転時間違反
（連続運転時間が改善基準告示の4 時間を超えて6 時間37分となっている運転者）

事業者：貸切バス事業者Cx

事例：平成20年 5 月 28 日、連続運転時間が6 時間37分と改善基準告示を2 時間37分超過（行程：高松市発、白馬、北志賀（長野県）経由、高松市帰着（拘束時間17時間、運転時間11時間34分））

報告書
P 59

報告書
P 60

報告書
P 61

報告書
P 62

主な事例（項目 1 (2)、(3)）

事例 3

【運転者に健康診断及び適性診断を受診させていない例】

事業者： 貸切バス事業者D1

事 例： 運転者14人のうち、平成18年度以降に採用された運転者 2 人、調査日現在で年齢が65歳以上の運転者 2 人を抽出して健康診断及び適性診断の受診状況を調査。4 人すべてが**健康診断及び適性診断を未受診**。（45歳（H18. 11. 16採用）、47歳（H20. 1. 16採用）、66歳（H20. 2. 18採用）、68歳（H20. 2. 18採用）年齢はH20. 10現在）

報告書
P 68

事例 4

【複数回処分を受けている貸切バス事業者の例】

平成18年 1 月から平成21年12月の 4 年間に複数回の行政処分を受けた50事業者の中には、次のとおり、5 回の処分を受けている事業者の例あり。

No.	行政処分年月日	違反 点数	日車	違反行為の概要
1	平成18年9月	13	125	平成18年2月28日に実施した巡回監査において運転者の過労防止に関する措置が次の事項について不適切であったこと ・所定の拘束時間を超えて乗務していた者があったこと ・仕業間の休息を十分にとらずに乗務していた者があったこと ・連続運転時間が4時間を超えて乗務していたものがあったこと 他7件が判明したもの
2	平成18年10月	12	40	平成18年6月21日に実施した巡回監査において発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと他6件が判明したもの
3	平成18年12月	20	195	平成18年6月21日に実施した特別監査(※)において運転者に対し、酒気帯び運転禁止等自動車の運転に関する法令の遵守について適切な指導監督を怠っていたこと他8件の違反が判明したもの
		事業停止13日		本件処分により累積点数が62点となったことによる事業の停止処分
4	平成19年7月	6	60	区域外営業があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成19年1月18日に調査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことが判明したもの
5	平成19年8月	3	30	行政処分後未改善のため、平成19年5月8日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、他1件の違反が判明したもの

※ 平成18年6月16日に発生した交通事故を契機に実施

報告書
P 100～

主な事例（項目 1 (3) ）

事例 5

【車両の使用停止処分に係る車両や期間の指定を事業者に委ねている例】

運輸支局が処分事業者に対し渡した、「行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて」において、次の記述あり。使用停止車両や時期は事業者任せで処分の実効性が確保されず。

次の事項を決定してください。

- ・領置車両の決定（領置開始日から終了日まで車検の有効期間が残っているもの）
- ・領置期間の決定（ただし、領置期間の開始日及び終了日の翌日は運輸支局の開庁日であること。）

領置車両及び領置期間が決定した場合は、当該領置車両の車検証と領置期間を運輸支局監査担当宛にファックスしてください。

行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて

1. 行政処分について（行政処分の日付 平成 〇〇 年 〇 月 〇 日付）

領置日車数 〇 両 × 〇 日間
合計 〇 両 〇 日間

次の事項を決定してください。

領置車両の決定（領置開始日から終了日まで車検の有効期間が残っているもの）

領置期間の決定（ただし、領置期間の開始日及び終了日の翌日は運輸支局の開庁日であること。）

領置車両及び領置期間が決定した場合は、当該領置車両の車検証と領置期間を運輸支局監査担当宛にファックスしてください。（Fax 〇〇〇〇 - 〇〇〇〇 - 〇〇〇〇）

2. 行政処分の開始

あらかじめ運輸支局に Fax いただいた領置期間開始日の午前中に監査担当の窓口に来ていただきます。

（持参していただくもの）

- ・当該領置車両のナンバープレート前後
- ・当該領置車両の車検証
- ・来局者の認め印

領置の際に運輸支局からお渡しする書類は以下の通りです。

- ・輸送施設の使用停止及び付帯命令書（行政処分の通知書）
- ・自動車検査証返納及び自動車登録番号標領置証明書
- ・再封印申請書

3. 行政処分の終了

領置期間の終了日翌日の午前中に再度、運輸支局の監査担当の窓口に来ていただきます。

（持参していただくもの）

- ・自動車検査証返納及び自動車登録番号標領置証明書
- ・再封印申請書（車検証の所有者欄に記載されているものの名称及び住所を記入）
- ・来局者の認め印

領置した車検証及びナンバープレート、再封印申請書（監査担当の経由印を押したもの）をお返しいたします。

報告書
P 106～

主な事例（項目 1（6））

事例 6

【ツアーバスによる営業区域外運送の例】※ 当省のツアーバス発着状況調査（平成21年10月9日新宿駅西口周辺）による。

事業者：貸切バス事業者C1

発着地、経由地：千葉県（TDR）～新宿駅西口～愛知県（名古屋駅）

ナンバープレートの表記：湘南

バス事業者の営業所の所在地：神奈川県

違反内容：発着地が営業所が所在する都道府県以外の地域であり、営業区域外運送に該当（道路運送法第20条違反）

報告書
P134

主な事例（項目 1 (6)）

事例 7

【新宿駅西口周辺におけるツアーバスによる道路交通法違反の例】



①交差点上で駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第1号違反の疑い）



②横断歩道上に駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第1号違反の疑い）



③横断歩道上に駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第1号違反の疑い）



④消火栓の標識から5メートル以内に駐車しているツアーバス（道路交通法第45条違反の疑い）



⑤案内人により、駐車禁止区域に駐車中のツアーバス（道路交通法第45条違反の疑い）への乗車を誘導される乗客



⑥駐車禁止区域の路上に二重駐車しているツアーバス（道路交通法第45条違反の疑い）

報告書
P 136～

主な事例（項目 2、3）

事例 8

【大手旅行会社のTb社が公示運賃を下回る独自の運賃表を作成し契約を求めている事例】

Tb社が、公示運賃を下回る運賃表を独自に作成。これにより貸切バス事業者に契約を求めている（※）。

（※）ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃に準拠して届出運賃を設定。

① 北海道運輸局管内の例

- ・ 運賃表では行先別、車種別、シーズン別に運賃を設定
- ・ 当該運賃表に基づく運賃額（大型車で400kmを運行）
【繁忙期】9万6,600円→公示運賃の下限額である17万6,400円の54.8%
【閑散期】4万9,350円→公示運賃の下限額の僅か28.0%

② 近畿運輸局管内の例

- ・ 運賃表では行先別、曜日別、シーズン別に運賃を設定
- ・ 当該運賃表に基づく運賃額（大型バスで800kmを運行）
【繁忙期の土曜日出発】27万3,000円→公示運賃の下限額である25万4,100円を1万8,900円上回る。
【閑散期の平日出発】13万6,500円→公示運賃の下限額の53.7%

報告書
P146～

主な事例（項目 2）

事例 9

【公示運賃・料金算定の基礎となる運賃に係る原価の変動】

- 運賃に係る原価の変動
 - ・ 公示運賃の基準となった認可運賃の最終改定は平成 3 年 8 月。以降、運賃・料金の見直し実績なし
 - ・ 認可運賃の改定は、営業費、営業外費用及び適正利潤を合計した運賃に係る原価を基に運賃改定率を算定
 - ・ 運賃に係る原価のうち、平均給与額（貸切バスを含む道路旅客運送事業の従業員）、軽油価格及び大型バス車両価格は、次表のとおり変動

区 分	平均給与（円）		軽油価格（円）		車両価格（千円）		乗合バス 運賃（%）	タクシー 運賃（%）
	金額	指数（%）	金額	指数（%）	金額	指数（%）		
平 3年	302,107	100	77	100	23,684	100	100	100
12年	263,031	87.1	82	106.5	38,427	162.3	117.2	122.7
20年	235,493	78	159	206.5	37,539	158.5	116.7	129.8

- また、規制緩和前と緩和後の比較において、貸切バス事業者の事業規模（保有車両）にも変化
 - 〔規制緩和前〕 11ないし30両の事業者が34.0%で最多
 - 〔規制緩和後〕 5両以下の事業者が54.6%で最多

報告書
P 156～

主な事例（項目 3）

事例 10

【旅行業者が示した旅行計画の内容が改善基準告示違反に結びついているとみられる事例 1】

○ 旅行計画の内容が当初から改善基準告示違反となっているもの

- ・ 本件は、出庫から帰庫までの記録が17時間で運転者の拘束時間が改善基準告示違反となるもの
- ・ この旅行計画（行程表）をみると、出発地への配車時刻が6:30、帰りの到着時刻が22:45で運転者の拘束時間は16時間15分となっており、交替運転者の配置が必要。
しかし、同事業者は、改善基準告示違反となったことについて、収受運賃が安く、交替運転者を配置できなかったとしているもの。
- ・ 当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の僅か29.9%

バス事業者	行 程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	旅行業者
Di	5/25 仙台～新潟 (日帰り)	配車時刻：6:30 到着時刻：22:45 運転者の拘束時間： 16時間15分	出庫時刻：5:30 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間： 17時間	収受運賃：9万4,500円 届出運賃：31万5,840円 収受率：29.9%	Tc

報告書
P 222

######

主な事例（項目 3）

【旅行者による突然の運送契約の変更により、貸切バス事業者が不利益を被っている事例 1】

- 同事業者は、平成20年10月26日の運行（仙台から福島県内の日帰りツアー）について、10月16日に旅行者から送付された旅行計画に基づき契約
- しかし、運行日の2日前の24日になって、行程と契約金額が変更された全く別の旅行計画が送付
- 行程が変更されたことにより、当初より約90km運行距離が増加
また、距離が増加しているにもかかわらず、収受運賃は当初の9万5,000円から9万円に減額（届出運賃に対する割合は48.7%）
- 同事業者は、急な変更であっても、旅行会社の仕事を引き受けなければ売上が確保できないことから引き受けざるを得なかったとしているもの

報告書
P 229

事例
12

バス事業者	区 分	行 程	収受運賃	運行距離	備考	旅行者
Di	変更前	仙台駅前～五色沼～猪苗代～中津川溪谷～浄土平～仙台市内（日帰り）	9万5,000円	423km	10/16に F A X 受理	Tc
	変更後	仙台市泉中央～飯森山～芦ノ牧温泉～塔のへつり～大内宿～仙台市内（日帰り）	9万円	513km	10/24に F A X 受理	
	契約変更による不利益		5,000円減額	90km増加		

主な事例（項目 3）

事例 13

【旅行者による突然の運送契約の変更により、貸切バス事業者が不利益を被っている事例 2】

- 旅行日の直前に旅行者から連絡があり、配車場所が営業区域の愛媛県四国中央市から**営業区域外の徳島県徳島市へと変更**
- これにより、配車時間が往復で 4 時間以上増加。運転者は早朝 5:20 分から翌日の深夜 3 時までの運転を余儀なくされ、運転者の拘束時間が改善基準告示をはるかに超える 21 時間 40 分（5 時間 40 分超過）
- 同事業者では、旅行者が直前になって営業区域外への配車を要請してきたものであり、契約解除も考えたが、利用者への迷惑も考えてやむをえず運行したとしているもの

バス事業者	当初の旅行日程	変更後の旅行日程	運転者の拘束時間	旅行者
Dm	5/4 愛媛県四国中央市～ 広島～愛媛県四国中央市 （日帰り）	5/4 徳島県徳島市～広島 ～徳島県徳島市 （日帰り）	出庫時刻：5:20（5/4） 帰車時刻：3:00（5/5） 拘束時間：21時間40分 ※拘束時間が 4 時間増加 （改善基準告示を 5 時間 40 分超過）	To

報告書
P 229

主な事例（項目 4）

事例 14

【自動車事故報告書に法令違反の記載がみられるにもかかわらず、事業者を監査の対象としていない事例】

- 貸切バス事業者Cv（事故発生時期：平成17年 3 月）
バスターミナルから出る際、運転者の確認不足により、直進してきた車両と衝突し、重傷者 2 名及び軽傷者 3 名が発生した事故について、当省が自動車事故報告書の記載内容を確認したところ、33歳の運転者の事故発生日以前 1 か月間の休日は 3 日のみ（労働基準法違反）であることが判明。しかし、東京運輸支局は、当該事業者を監査の対象とせず
- 貸切バス事業者Db（事故発生時期：平成17年 6 月）
運転中、高血圧により運転不能となった事故について、当省が自動車事故報告書の記載内容を確認したところ、61歳の運転者の事故発生日以前 1 週間の勤務において、改善基準告示が定める16時間を超える17時間の拘束時間があることが判明。しかし、愛知運輸支局は、当該事業者を監査の対象とせず
- 貸切バス事業者Eh（事故発生時期：平成17年11月）
前方不注意のため、停止した前方の車両に追突し、軽傷者25名が発生した事故について、当省が自動車事故報告書の記載内容を確認したところ、67歳の運転者が65歳に達した日以後 1 年以内に受診することとされている適性診断を受診していないことが判明。しかし、福岡運輸支局は、当該事業者を監査の対象とせず

報告書
P 234～

【用語の解説】

1 貸切バス(一般貸切旅客自動車運送事業)

道路運送法第3条第1号ロが定める一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11人）以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業。観光や送迎（スクールバス、イベント輸送等）などのサービスのほか、近年では、ツアーバスが進展するなど、身近な輸送手段として国民に広く利用されている。

2 営業区域外運送

貸切バス事業者は、道路運送法第20条により、発地（旅客の最初の乗車地）及び着地（旅客の最後の降車地）のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならないとされている。

【東京を営業区域とする貸切バス事業者の場合】

- 東京（乗車）→神奈川（降車）（発地が営業区域内）、○東京→神奈川（乗車）→東京（降車）（着地が営業区域内）、
- ×東京→神奈川（乗車）→静岡（降車）（発地及び着地のいずれもが営業区域外）

3 改善基準告示

貸切バス事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項により、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならないとされている。

国土交通大臣が定める運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準は、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づく事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（平成13年国土交通省告示第1675号）において、労働省（現厚生労働省）が定めた改善基準告示とされている。

- i 運転者の拘束時間（1日最長16時間、1日15時間以上の勤務は1週間に2回まで等）
- ii 運転時間（1週間40時間以内、1日9時間以内、連続運転4時間以内）

4 ツアーバス

東京～大阪等の特定の都市間を高速道路経由で運行する貸切バス。観光地などを巡る観光バスと異なり、専ら都市間の移動を目的とする。また、路線バス事業者が行う長距離路線バスとその運行形態は似ているが、路線バスは乗客が路線バス事業者から乗車券を購入して乗車するのに対し、ツアーバスは旅行の企画を行う旅行業者との間の旅行契約により当該ツアーバスに乗車する、路線バスの乗降場所は所定のバス停留所やバスターミナルであるのに対し、ツアーバスは都市中心部の路上や駐車場などで行われる等の違いがある。

5 公示運賃・料金

① 公示運賃・料金

地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出た運賃及び料金を審査し、道路運送法第9条の2第2項の規定に基づき、その額が次のいずれかに該当すると認められる場合は、期限を定めて変更すべきことを命ずることができる。とされている。

- i 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
- ii 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
- iii 他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

一方、地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出る運賃及び料金について、上記の変更命令の審査を必要としない額の範囲を公示しており（これを「公示運賃・料金」という。）、貸切バス事業者が公示運賃の範囲内の額で、運賃及び料金を届け出た場合は、審査は行われず、届出運賃・料金により運送を行うことができる。

② 審査を必要としない範囲

公示運賃は、地方運輸局長等が当該地域の経済状況及び事業者の経営状況を勘案して設定する範囲とされており、その範囲は、例えば、北海道運輸局管内では、

- i 時間制運賃（1時間当たりの単価）
 - 【大型バス】9,300～14,260円
 - 【中型バス】7,580～11,620円
 - 【小型バス】5,250～8,050円
- ii キロ制運賃（1km当たりの単価）
 - 【大型バス】100kmまで500～770円、101～300kmまで430～660円、301km以上320～490円
 - 【中型バス】100kmまで410～630円、101～300kmまで350～540円、301km以上300～460円
 - 【小型バス】100kmまで280～430円、101～300kmまで240～370円、301km以上200～300円

とされている。

6 届出運賃・料金

貸切バス事業者は、道路運送法第9条の2第1項の規定に基づき、旅客の運賃及び運賃を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならないとされている。

本件連絡先

総務省行政評価局 総務課地方業務室

地 方 業 務 室 長 : 根上 純一

上席評価監視調査官 : 高橋 喜義

上席評価監視調査官 : 田尻 博行

電 話 (代 表) 03-5253-5111

(直 通) 03-5253-5413

F A X 03-5253-5418

E-mail <https://www.soumu.go.jp/hyouka/i-hyouka-form.html>

※ 結果報告書等は、総務省ホームページに掲載しています。

http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/hyouka/hyouka_kansi_n/ketsuka.html



バス事業のあり方検討会の設置について

1. 背景・目的

平成22年9月に総務省から出された「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」において、貸切バス事業における安全確保対策の徹底、收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証、旅行業者への指導・監督の強化等について指摘がなされている。また、高速路線バスと高速ツアーバスが担っている都市間バス輸送に関し、公平な競争条件の下でのより安全で利用者ニーズに対応した利便性の高いサービスの提供が求められている。

このため、これらの指摘や近年の乗合バス・貸切バスをめぐる諸状況を踏まえ、今後のバス事業規制の見直しの方向性などを中心に、今後のバス事業のあり方について検討を行う。

2. 主な検討事項

- (1) 乗合バス規制の緩和と乗合バス・ツアーバス規制の一本化・明確化
- (2) 乗合バス・貸切バスの運賃・料金規制の合理化
- (3) 旅客の安全を確保するための旅行業者と貸切バス事業者の関係のあり方

【参考：勧告の関連部分】

- ・ ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進（第2－1（6））
- ・ 收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証（第2－2）
- ・ 旅行業者への指導・監督の強化（第2－3）

※ 勧告に関連する検討も行うが、検討対象はこれに限定しない。

※ ツアーバスと路線バスの関係や発注者と貸切バス事業者との関係を中心に検討を行う。

※ 監査、行政処分等に関する検討、地域公共交通会議や自家用有償旅客運送等に関する検討は別途行うこととする。

3. 検討の視点（案）

- (1) 乗合バス規制の緩和と乗合バス・ツアーバス規制の一本化・明確化
 - ① 利用者ニーズや市場動向への機動的かつ柔軟な対応
 - ② 安全性の確保・向上
 - ③ 公平な競争条件 等

(2) 乗合バス・貸切バスの運賃・料金規制の合理化

- ① 利用者ニーズや市場動向への機動的かつ柔軟な対応
- ② 安全性の確保・向上
- ③ 事後チェックが容易な制度設計 等

(3) 旅客の安全を確保するための旅行業者と貸切バス事業者の関係のあり方

- ① コンプライアンス（法令順守）を重視する取引慣行の確立
- ② 関係法令の遵守を促す制度設計 等

バス事業のあり方検討会スケジュール（案）

平成 22 年

- 1 2 月 2 4 日（金） 第 1 回
- ・ バス事業のあり方検討会の設置について
 - ・ 検討の視点について
 - ・ 事業者アンケート・ヒアリング調査の実施について
 - ・ 関係者ヒアリング（第 1 回）
 - － （社）日本バス協会

平成 23 年

- 1 月 1 4 日（金） 第 2 回
- ・ 関係者ヒアリング（第 2 回）
 - － 高速ツアーバス連絡協議会
 - － 旅行業界
 - － 労働組合
- 1 月 2 0 日（木） 第 3 回
- ・ 論点に関する議論（Ⅰ）
- 2 月 1 4 日の週 第 4 回
- ・ 論点に関する議論（Ⅱ）
- 2 月 2 8 日の週 第 5 回
- ・ 論点に関する議論（Ⅲ）
- 3 月 7 日の週 第 6 回
- ・ 報告書（素案）の審議
- 3 月 2 1 日の週 第 7 回
- ・ 報告書のとりまとめ

事業者アンケート・ヒアリング実施方法（案）

1. 目的

貸切バス事業者及び旅行業者に対して、アンケート調査及びヒアリング調査を行い、貸切バスの運賃・料金の設定・収受状況、現行制度に対する意見、貸切バス事業者のコスト構造、車両購入単価、平均車齢、最低賃金水準等を把握し、検討の参考とする。

2. 貸切バス事業者に対するアンケート・ヒアリング調査

（1）調査対象

- ① アンケート：全貸切バス事業者（約 4,200 者）に対して実施予定。
- ② ヒアリング：仙台、東京、名古屋、大阪、福岡の各地域から抽出した 20 者程度に対して実施予定。

（2）調査項目（調査票は別紙参照）

- ① 貸切バス運賃料金の設定・収受状況の実態把握
運賃料金の設定・収受状況、旅行業者への手数料（送客手数料やキックバック等）の支払い状況、現行運賃制度に対する意見を中心に把握。
- ② 貸切バス事業におけるコスト構造の把握
車両購入金額（新車・中古車）、購入した車両数（新車・中古車）、保有車両の平均車齢、中古購入車両の購入時の平均車齢、貸切バス事業者における乗務員・事務員別の最低賃金額を中心に把握。
- ③ 運行の安全確保に必要なコストの特定
貸切バス事業者が運行の安全を確保する上で特に重要な要素を占めると考えるコストを特定し、現状においてそこにどの程度の費用がかかっているのか、それが十分であるか、不十分な場合にどのくらいの水準にする必要があると考えているかを把握。

3. 旅行業者に対するアンケート・ヒアリング調査

（1）調査対象

- ① アンケート：全旅行業者（約 6,800 者）に対して実施予定。
- ② ヒアリング：仙台、東京、名古屋、大阪の各地域から抽出した 15 者程度に対して実施予定。

（2）調査項目（調査票は別紙参照）

旅行業者における旅行代金の設定方法、旅行代金を設定する際の貸切バス事業者への支払額の決定方法、手数料（送客手数料やキックバック等）の収受状況、旅行業者による貸切バス事業者の選定方法を中心に把握。