

(4) 安全な車両配車と乗降は誰が責任を負っているのか

都市間を結ぶ高速ツアーバスと高速路線バスは、移動だけを目的とした2地点間路線運行であり、何ら変わらない運送形態である。決定的に違うことは「利用者の乗降時における安全確保策」である。高速路線バスの停留所設置による安全乗降に対し高速ツアーバスは、

- ①違法駐車や二重駐車 of 車両配車。
- ②道路の駐車禁止箇所での縦列駐車。(11台の縦列を確認)
- ③歩道側車線でなく中央分離帯側での乗降。
- ④ガードレールを跨いでの乗降。

などであった。

旅客の安全が大きく軽視されている実態であり、これらの事態について早急に法的是正が必要である、緊急に道路運送法4条による旅客輸送秩序の確立が求められる。



(※片側二車線のカーブ道路となっている。横断歩道後方にも車両が縦列、調査時(23時)には11台の縦列駐車であった。残りの一車線を一般車両が高速で通り過ぎ、バスの間から人が出てきた場合は重大事故につながる。(旧大阪中央郵便局前))



早到着の降車であるが、
右手前に車両が駐車、バス
は二重駐車にて降車をして
いる。

降車場所の指示書がどう
なのか、監査を実施し安全
不履行の責任を求めなければ
ならない。

(JR大阪駅桜橋口)



道路形状はカーブの合流
地点であることが道路標示
からも良く分かる。

車道側のトランクを開け
ているが、後方から一般車
両が走行しており、極めて
危険な乗車である。(難波)

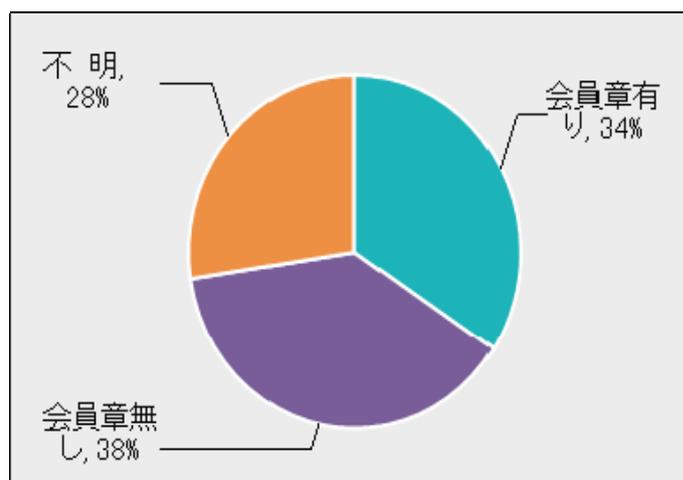


上記写真と同じ場所、同じ
バスである。少し離れて撮
影したが、車道側トランク
を開け、利用者の荷物を格
納しているところに、後続
車両が接近している。(難
波)

(5) 日本バス協会会員章の掲出

社団法人日本バス協会会員会社の車両には「NBA会員章」を原則として掲出するよう、協力依頼をしている。すべての車両の確認はできなかったが、約3割が会員章を掲出していた。調査は下記の通りであった。

内 訳	車両数
会員章有り	65両 (34%)
会員章無し	73両 (38%)
不 明	52両 (28%)



6. まとめ

日本バス協会では昨年11月25日の東京地区に引き続き、大阪地区における実態調査を行った。輸送の使命である、「安全」「法令遵守」がどの様に励行されているかが中心であった。その結果、高速路線バスと高速ツアーバスは輸送形態は何ら変わらないが、旅客の安全対策に差があることが明らかになった。

調査で明らかになったことは下記の通り。

- ① 2地点間の移動だけを目的とした、「定時」「定路線」の「通年運行」である。
- ② 多くは安全な乗降場所が確保されず、利用者が危険である。
- ③ 違法駐車、縦列駐車は交通事故を誘発させる危険性が高い。
- ④ 料金設定が自由で極端に低価格な料金を販売、運行取り消しが自由にできる。
- ⑤ 利用者が乗車する車両が分からないなど、係員の案内が不十分。
- ⑥ 高速ツアーバス予約の自動販売機は、東京とは異なり調査場所付近には設置されていなかった。
- ⑦ 日本バス協会会員章の掲出車両が確認された。

高速路線バスは安全対策に経費を投入し、道路運送法に基づく「安全」「安心」「信頼」の使命を遵守している。2地点間の移動のみを目的とした高速ツアーバスは、旅行業法に基づく募集型企画旅行であっても、運行形態は「高速路線バス類似行為」である。

従って、社団法人日本バス協会が国土交通省に緊急要望した、「道路運送法に基づく高速路線バス事業に該当することを明確化すること」、の実現なしには、旅客輸送秩序が崩壊をしてしまうことが、今調査においても明らかになった。

7. 道路運送法等の厳正な適用と安全確保のためのルール強化に向けて

日本バス協会が求めるルール強化

高速ツアーバス

- 旅行者会社が企画・募集し、運行はバス会社と契約運行。
- 多くは路上からの乗車となり、駐車禁止区域であることが多い。
- 通年運行と同形態であり、主として高速道路走行の2点間輸送。
- 旅行代金の自由変更可能。
- 乗客が少ない場合は運休。

- 但し、運行形態だけは高速路線バスと変わらない。

高速路線バス

- バス会社が運輸局に事業計画申請（時間、経路、運賃等）し、当該バス会社が運行。
- 高速道路走行の2点間輸送。
- 乗降場所はバスターミナルや停留所。
- 運賃変更は運輸局へ届け出。
- 乗客一人でも運行する。運休の場合は運輸局に届け出る。

- 定時定路線の高速路線バス。

ツアーバスの適正化

1. 道路運送法の乗合路線バス事業に該当することの明確化。
旅行業法に基づく募集型企画旅行貸切バス利用だが、実態は定時・定路線の高速路線バス。
2. 乗降場所の確保や過労運転防止のため、法令遵守、コンプライアンスの徹底。
過労運転防止、運賃の適正収受、違法駐車のは正、旅行会社の立入検査。
3. ツアーバスに関する現行通達の停止・見直し。

新たな公正・公平な高速バスルールの制定を

8. その他

(1) 姫路駅、神戸市役所付近の調査

バス事業者による高速ツアーバス調査が、本年1月11日、姫路駅前、神戸市役所付近で実施された。

調査は20時から23時20分発車まで、全体で14運行が確認された。運行方面は九州方面1運行、東京方面13運行であった。乗務員は全て2名乗務であったが、目的地が東京方面にも係わらず、熊谷（埼玉県）、春日部（埼玉県）ナンバーが確認され、区域外営業の疑義があるが、最終降車地域の確認をしなければ区域外営業とは言えない。

(2) 高速ツアーバスの旅行回数券自動販売機（東京駅八重洲口側）

東京駅八重洲口側に「金券自動販売機」が設置されている。

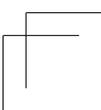
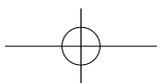
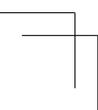
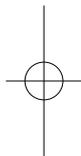
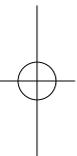
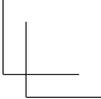
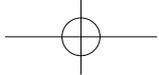
企画募集型の旅行商品ならば、「旅行契約者に旅行者が受けることができるサービスや支払う対価」など、取引の条件を説明しなければならぬと、旅行業法で定められている。（旅行業法 取引条件の説明 第12条の4）

自動販売機は予約の申し込みを受け、旅行商品の対価を支払い予約番号をもらう。この時点で旅行契約が成立すると思われる。自動販売機には注意事項の記載しか無いが、旅行契約の説明をどのようにしているのか疑問である。



(※東京駅八重洲口側にある自動販売機)

以 上



ツアーバスの制度的取扱いの変遷

1. 一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の許可について
(昭和61年6月10日地自第124号、地域交通局長から各地方運輸局長等あて
通達)

運行形態が次のいずれかに該当するものは、貸切バス事業者による乗合旅客運送の許可申請を行わせるよう指導。

- (1) 運行区間が乗合バス事業者の路線と全部又は一部で重複し、取扱旅客につき競合関係が生ずる場合
- (2) 運行期間が6ヶ月以上である場合（1週間に1回以上運行されるものに限る。）
- (3) 当該貸切バス事業者とチャーター契約を締結する旅行業者との間に親会社、子会社関係がある等実質的に支配関係がある場合であって、その運行期間が1ヶ月以上である場合（1週間に1回以上運行されるものに限る。）
- (4) 各地方運輸局又は沖縄総合事務局において乗合旅客運送の許可申請を行わせることが適当であると認められるもの

(理由)

貸切バス事業者が旅行業者との間にチャーター契約を締結して行う運行形態のうち、旅行者が不特定多数であり、かつ、その旅行目的が専ら旅行者の場所的移動にあるものは、乗合バス事業者との間で輸送秩序に係る問題が生ずる可能性が大きいことから、乗合旅客運送の許可申請を行わせることとした。

2. 道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律
(平成12年5月26日法律第86号、平成14年2月1日施行)

- ・ 乗合バス、タクシーの需給調整廃止
- ・ 道路運送法の目的から「道路運送に関する秩序の確立」が除かれる

【旧】第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まつて、道路運送事業の適正な運営及び公正な競争を確保するとともに、道路運送に関する秩序を確立することにより、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

【新】第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まつて、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

3. 道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律の施行に伴う関係通達の廃止及び改正等について

(平成14年1月31日国自総第448号・国自旅第165号・国自貨第107号・国自整第150号、自動車交通局長から各地方運輸局長等へ通達)

- ・ 上記、昭和61年の通達を廃止

(理由)

平成14年2月1日の道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律(平成12年法律第86号)の施行に伴い、道路運送法等の運用等について定めた従前の通達を廃止。

4. ツアーバスに関する当面の対応方針について

(平成17年7月28日自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長・同課旅客運送適正化推進室長から各地方運輸局旅客第一課長等あて事務連絡)

- ・ 2地点間の移動を目的とした募集型企画旅行であっても、正規の貸切契約に基づく運行については、旅行会社に対して道路運送法上の責任は問えない。
- ・ 旅客数に応じた運賃收受の場合は、乗合運送の無許可営業が考えられる。
- ・ 事業運営の適正化が望ましいと判断される場合は、乗合許可申請を指導。

5. 運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律

(平成18年3月31日法律第19号、平成18年10月1日施行)

- ・ 道路運送法の目的規定の改正

【旧】第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

【新】第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする。

6. 道路運送法等の一部を改正する法律

(平成18年5月19日法律第40号、平成18年10月1日施行)

- ・ 道路運送法の目的規定の改正

【旧】第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

【新】第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）と相まって、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとし、並びに道路運送の分野における利用者の需要の多様化及び高度化に的確に対応したサービスの円滑かつ確実な提供を促進することにより、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護及びその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

7. ツアーバスに関する取扱いについて

(平成18年6月30日自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長・同課旅客運送適正化推進室長から各地方運輸局旅客第一課長等あて事務連絡)

- (1) 旅客の途中乗降がある場合のツアーバスの営業区域の考え方の明確化
運送の発地又は着地のいずれかが営業区域内に存在し、次の要件が満たされる場合は、経由地における旅客の取扱いは道路運送法上問題がない。
 - ① 旅行業者との貸切運送契約が確認できること。
 - ② 経由地における旅客の乗降に関する契約が存在し、乗降する場所が確認できること。
 - ③ 運賃・料金の収受が適正に行われていること。
- (2) 着地における休憩仮眠施設及び自動車車庫の確保を指導

8. ツアーバスに係る募集型企画旅行の適正化について

(平成18年6月30日国総旅振第101号、総合政策局旅行振興課長から(社)日本旅行業協会・(社)全国旅行業協会等あて通知)

- (1) 道路運送法、労働基準法、道路交通法等の関係法令の遵守を徹底
次の行為を行った場合には、道路運送法、労働基準法、道路交通法等の関係法令への違反行為の教唆、幫助となる可能性があることから行わないよう指導。

- ・ 貸切旅客運送の許可を得ていない者との契約
- ・ 発地又は着地のいずれにも営業区域を有しない貸切バス事業者との契約
- ・ 改善基準告示に違反するような長時間労働を強いること
- ・ 道路交通法上の最高速度を違反する速度での走行を強いること 等

(2) 旅行者保護の観点から留意事項を徹底

- ・ 乗合旅客運送による運送サービスの手配旅行と混同させる広告の禁止。
- ・ 乗車地での旅行代金の收受は、貸切バスの乗務員ではなく、旅行者等の外務員資格保有者が行うこと。
- ・ 外務員が常時一定の場所で契約の申込を受け付ける場合、施設その他の面で実質的に営業所としての体裁を整えていると判断される場合には、営業所としての登録を受けること。

9. ツアーバス等の長距離運行を行う貸切バスの安全確保等について

(平成19年4月27日国自総第55号・国自旅第27号、自動車交通局総務課安全監査室長・同局旅客課長から各地方運輸局自動車交通部長等あて通知)

(平成19年5月22日国総観事第38号、総合政策局観光事業課長から(社)日本旅行業協会・(社)全国旅行業協会等あて通知)

- ・ 区域外運送の判断として、「旅客」とは旅行者と旅行契約を締結して乗車する本来の旅客を指し、旅行者の添乗員等は旅客には該当しないことを明確化。

10. 貸切バスにおける交替運転者の座席の確保等の安全確保の徹底について

(平成19年12月14日国自安第43号・国自旅第213号、自動車交通局安全政策課長・同局旅客課長から各地方運輸局自動車交通部長等あて通知)

(平成19年12月14日国総観事第297号、総合政策局観光事業課長から(社)日本旅行業協会・(社)全国旅行業協会等あて通知)

- ・ 交替運転者が義務付けられた運行を行う場合（1日の最大拘束時間を超えて乗務させる場合）に、交替運転者が車内で身体を伸ばして休息できるリクライニングシート等の設備の確保を徹底。
- ・ 駐停車禁止場所での乗降禁止（道路交通法第44条の規定の遵守）を徹底。

(理由)

平成19年10月19日にとりまとめられた「貸切バスに関する安全等対策検討会」報告において、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があること、また、ツアーバス等貸切バスは、主要駅等周辺における一般の道路上での乗降が一般的で乗降時の安全性が不十分との指摘に対して、交替運転者の休息のための座席の確保及び旅客の乗降時における安全確保について、速やかに措置すべきことが盛り込まれた。

11. 旅客自動車運送事業運輸規則の一部改正

(平成20年6月2日国土交通省令第39号、平成20年7月1日施行)

- ・ 着地における睡眠施設の確保を義務化（運輸規則第21条第3項）
乗務員の所属する営業所で勤務を終了することができない運行を指示する場合に、乗務を終了する場所において乗務員の睡眠のための施設を貸切バス事業者が確保するよう義務付け。

ツアーバスに関する論点整理 (叩き台)

前回までの議論の傾向

※前回までの議論のおおよその状況として、発言者によってニュアンスは異なるものの、次のような点について、一定のコンセンサスがあったのではないか？

- 利用者から見ると、高速ツアーバスは、高速路線バスと同様の存在。
→利用者は路線バスとツアーバスの規制の違いはあまり意識していないのではないか？
- 安全の確保は重要である。
- 競争条件は公平であるべきである。
- 高速ツアーバスには、乗降場所をめぐる問題など解決するべき問題が存在。
- (具体的な内容は別として、)(拙速は避けつつも、)(少なくとも将来的には、)新制度の構築を目指すべき。
- 新制度の構築までの間も、可能な限り課題への対応を図っていく必要がある。

検討会における主な意見(ツアーバス関係)

○安全の確保

- ・ 安全の確保は必要。
- ・ ツアーバスには法令順守・コンプライアンスの徹底の問題が生じている。
- ・ 過労運転防止、運賃の適正収受、慢性的な違法駐車のは正が必要。
- ・ バス会社だけでなく旅行業者への立ち入り検査が必要。
- ・ 高速ツアーバスは安全性が確保されていないのではないか。
- ・ 高速ツアーバスは運転者の労働条件確保や乗降場所の確保が課題。

○利用者利便の確保

- ・ 利用者のニーズに応じたサービスの提供を実現すべき。
- ・ 柔軟な営業を可能とすることが必要。

○競争条件

- ・ 運行実態が同じなのに規制が大きく異なっている「一国二制度」の状態。
- ・ 高速路線バスと高速ツアーバスの競争条件は公平ではない。
- ・ 競争条件は公平であるべき。
- ・ 必ずしも制度的に高速ツアーバス業態だけが優位なわけではない。
- ・ 「バス停の確保」が事実上の参入障壁。イコールアクセスが必要。

○規制の見直しの方向性とスケジュール

- ・ 道路運送法等の厳正な適用と利用者安全確保の見地から、早急に法規制の点検・見直しを行うべき。
- ・ 高速ツアーバスに対し、一般乗合旅客自動車運送事業規制を適用するべき。
- ・ ツアーバスに関する現行通達等の効力の停止・見直しが必要。
- ・ 新たな公正・公平なルールの制定が不可欠。
- ・ 管理の受委託的なアプローチも考えられるのではないか。
- ・ 安全性・公平性を担保しつつ、柔軟な営業を可能とし、高速バス市場の最大化を支援する「新制度」を時間をかけてでも構築するべき。
- ・ ツアーバスの問題と一般的な貸切バスの問題は別個の問題。
- ・ ツアーバスにも乗合事業許可取得の義務付けが必要。
- ・ ツアーバスと路線バスの明確な棲み分けのルールを確立すべき。
- ・ 短期で結論を出すべき課題と中期的な議論を要する課題を分けて議論すべき。

高速ツアーバスのビジネスモデルの分析 (特に規制との関係から)

- 輸送力のアウトソーシング(外部調達)と柔軟な供給量調整
 - 企画実施主体と運行実施主体が異なることに伴い生じる問題(他人性や発注側の優越性に起因する問題) 等
- 柔軟なルート・ダイヤ設定
 - 運行経路や乗降場所の安全確保の問題
 - 乗降場所の利用の不確実性と周辺交通への影響の問題 等
- 柔軟な価格設定
 - 高速路線バスに課されている運賃・料金規制との公平性の問題 等
- 経営判断から商品供給までのリードタイムの短さ
 - 高速路線バスが諸手続に要する時間との公平性の問題 等

ツアーバスの乗降場所の実態の分析

- 道路運送法に基づく乗合バス事業による運行ではないことから、ツアーバスは、道路上に「停留所」を設置することができない。
- この結果、例えば、次のような問題が生じている。
 - 乗降場所が利用者からわかりにくい場合がある。(停留所標識が設置できない。)
 - 乗降場所が物理的に乗降に適した形状となっておらず、安全性・快適性が低い場合がある。(植え込みを乗り越えたり、車道を歩いての乗降等。上屋等も設置できない。)
 - 乗降場所の使用が法的に担保・保護されていないため、他の車両の駐停車を排除できず、結果として、当日になって乗降場所を変更せざるを得なくなる場合がある。逆に、乗降場所を確実に確保するためと推測されるが、かなり前から駐停車する車両も存在し、道路空間が長時間非効率に占有され、周辺交通の円滑性や安全性を損ねている場合がある。
(この結果、道路交通法に基づく駐停車違反が発生しやすいものと推測される。)
 - 停留所の使用事業者が必ずしも固定されないため、トイレ・ごみ等の問題への対応が困難。(フリーライダーを排除しにくい。)

論点整理に当たっての視点

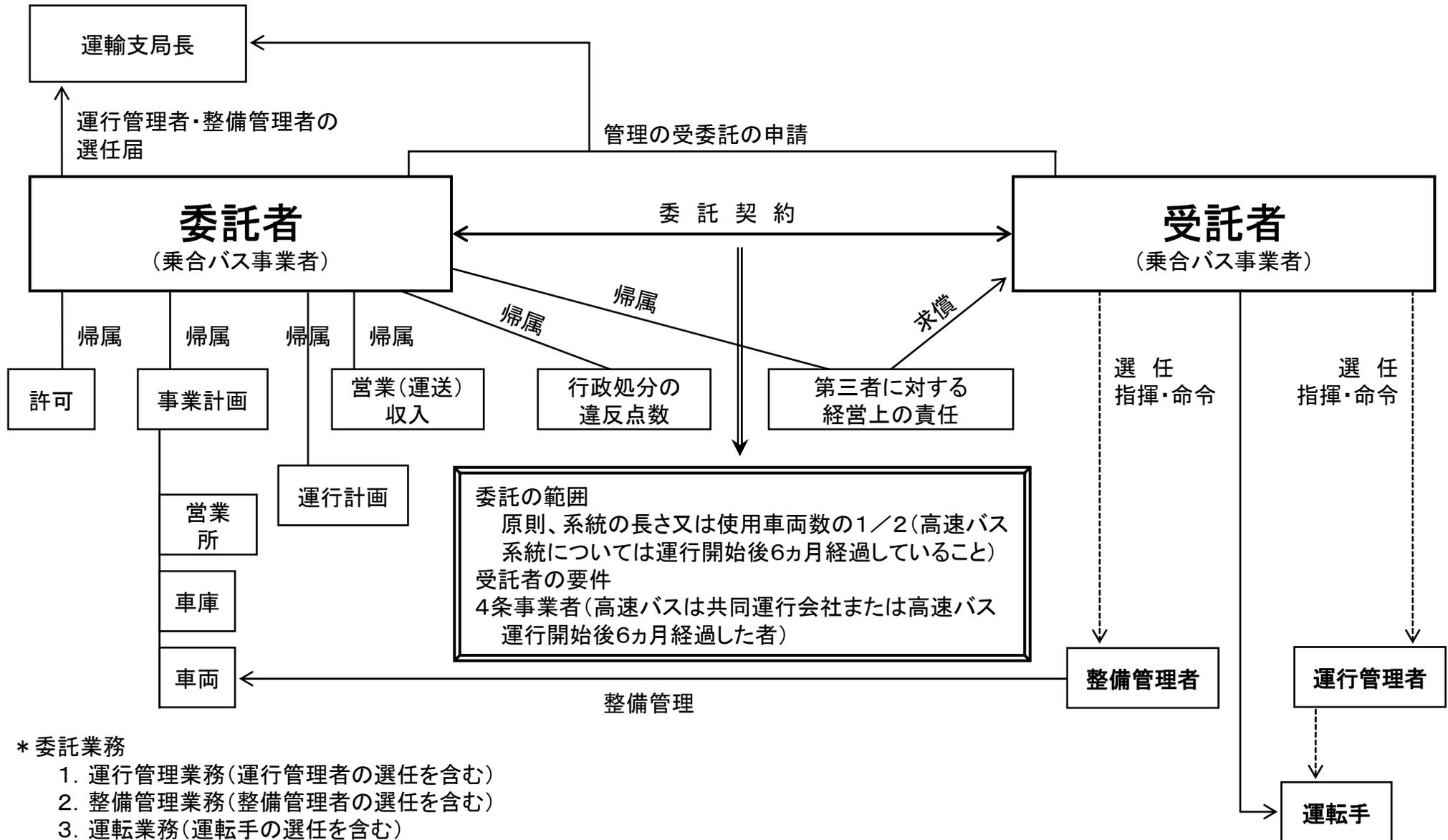
- 高速路線バスと高速ツアーバスのそれぞれの優れた点を活かしつつ、社会的により望ましい新たな規制のあり方を検討。
 - 「安全性」、「利用者保護」、「利便性」、「道路交通の円滑性」、「競争の公平性」等を確保しつつ、高速バス市場の健全化・活性化を目指す。
- 過剰な規制とならないように留意しつつ、最低限確保すべき水準の安全性・利用者保護は規制により適切に担保。
 - 意識が高い供給者も存在するが、他方で、意識が低い供給者も存在。
 - 個々の供給者の意識が高い場合でも、自由放任によった場合、結果として、社会的な便益が確保されない場合もある。(自主規制のみでは徹底が困難)

道路運送法における管理の受委託の概要

○道路運送法(昭和26年法律第183号)

第三十五条 一般旅客自動車運送事業の管理の委託及び受託については、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

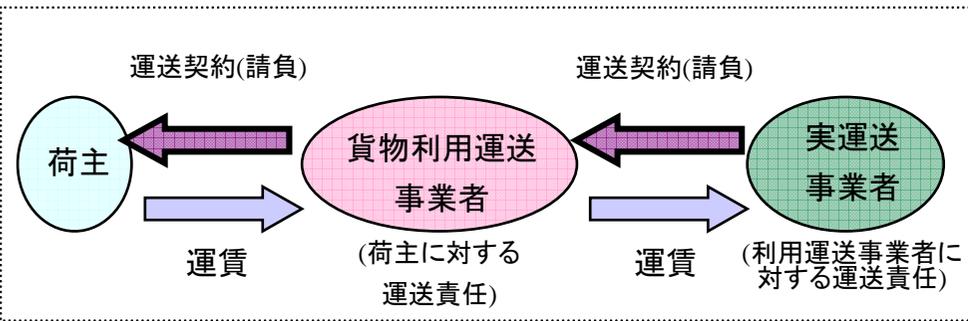
2 国土交通大臣は、前項の許可をしようとするときは、受託者が当該事業を管理するのに適している者であるかどうかを審査して、これをしなければならない。



貨物利用運送事業の事業類型

貨物利用運送事業

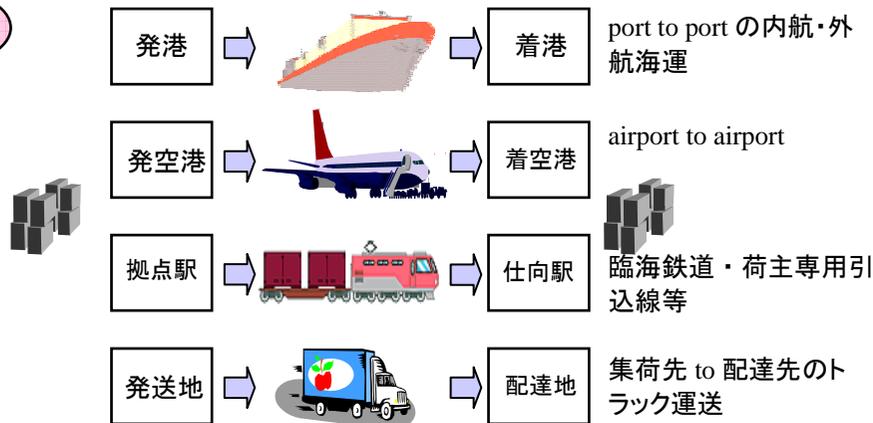
(利用運送の概念)



第一種貨物利用運送事業

- 第二種貨物利用運送事業以外の貨物利用運送事業
- 利用する実運送機関：海運・航空・鉄道・貨物自動車

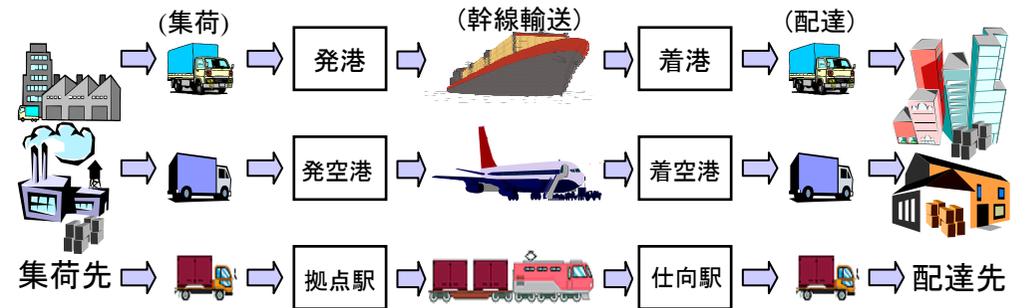
登録



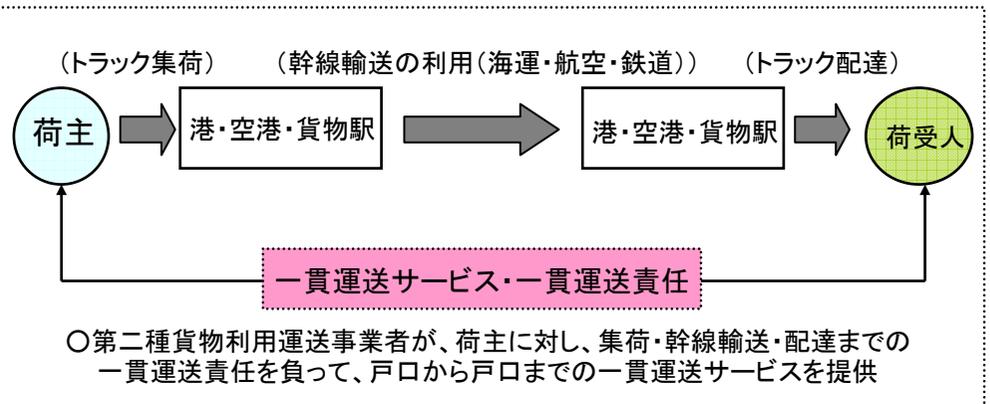
第二種貨物利用運送事業

許可

- 海運、鉄道又は航空の利用運送及びこれに先行・後続するトラック集配により、荷主に対し一貫サービスを提供する事業
- 利用する運送機関：
海運(利用海運+トラック集配)
航空(利用航空+トラック集配)
鉄道(利用鉄道+トラック集配)



(第二種貨物利用運送事業の概念)



- 第二種貨物利用運送事業者が、荷主に対し、集荷・幹線輸送・配達までの一貫運送責任を負って、戸口から戸口までの一貫運送サービスを提供

道路運送法における 旅客自動車運送事業の区分

旅客自動車運送事業

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業

一般旅客自動車運送事業

特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業

一般乗合旅客自動車運送事業

一般貸切旅客自動車運送事業

一般乗用旅客自動車運送事業

路線定期運行

路線不定期運行

区域運行

特定旅客自動車運送事業

特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業

一般旅客自動車運送事業の区分

一般旅客自動車運送事業

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する【**特定旅客自動車運送事業以外**の】事業

一般乗合旅客自動車運送事業

乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業

一般貸切旅客自動車運送事業

一個の契約により【**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旅客自動車運送事業

一般乗用旅客自動車運送事業

一個の契約により【**乗車定員11人未満**】の自動車を**貸し切**って旅客を運送する旅客自動車運送事業

バス事業のあり方検討会今後のスケジュール（案）

平成23年

- | | | |
|----------|-----|---------------------------|
| 2月17日(木) | 第4回 | ・ 貸切バス事業者と旅行業者との関係についての議論 |
| 3月7日(月) | 第5回 | ・ 貸切バス運賃・料金についての議論 |
| 3月15日(火) | 第6回 | ・ 報告書（たたき台）の審議 |
| 3月30日(水) | 第7回 | ・ 報告書の審議 |

高速路線バスと高速ツアーバスの比較 ①

参考資料

	事業区分	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		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〕
項目			
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		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〕
項目	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。