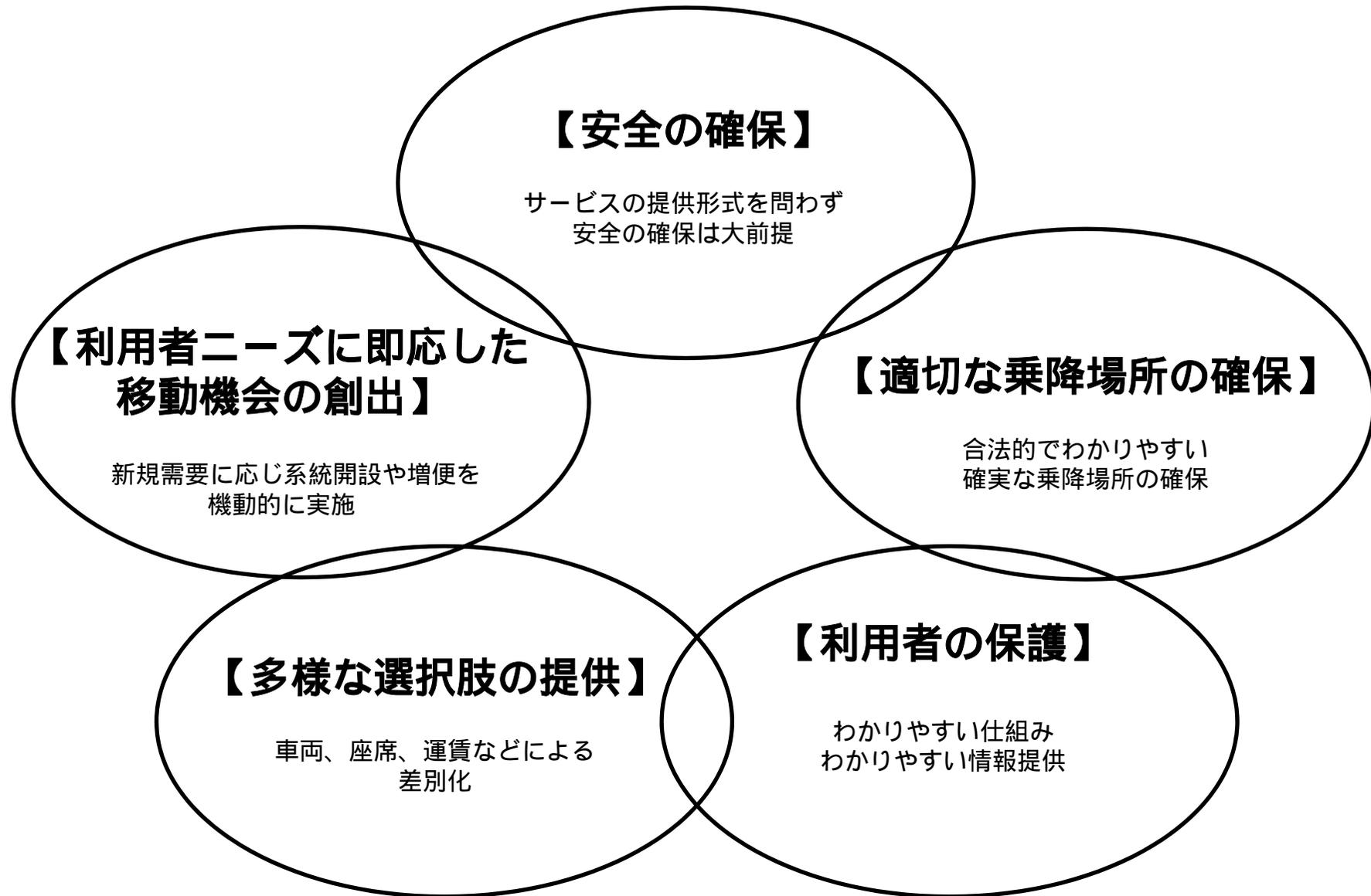
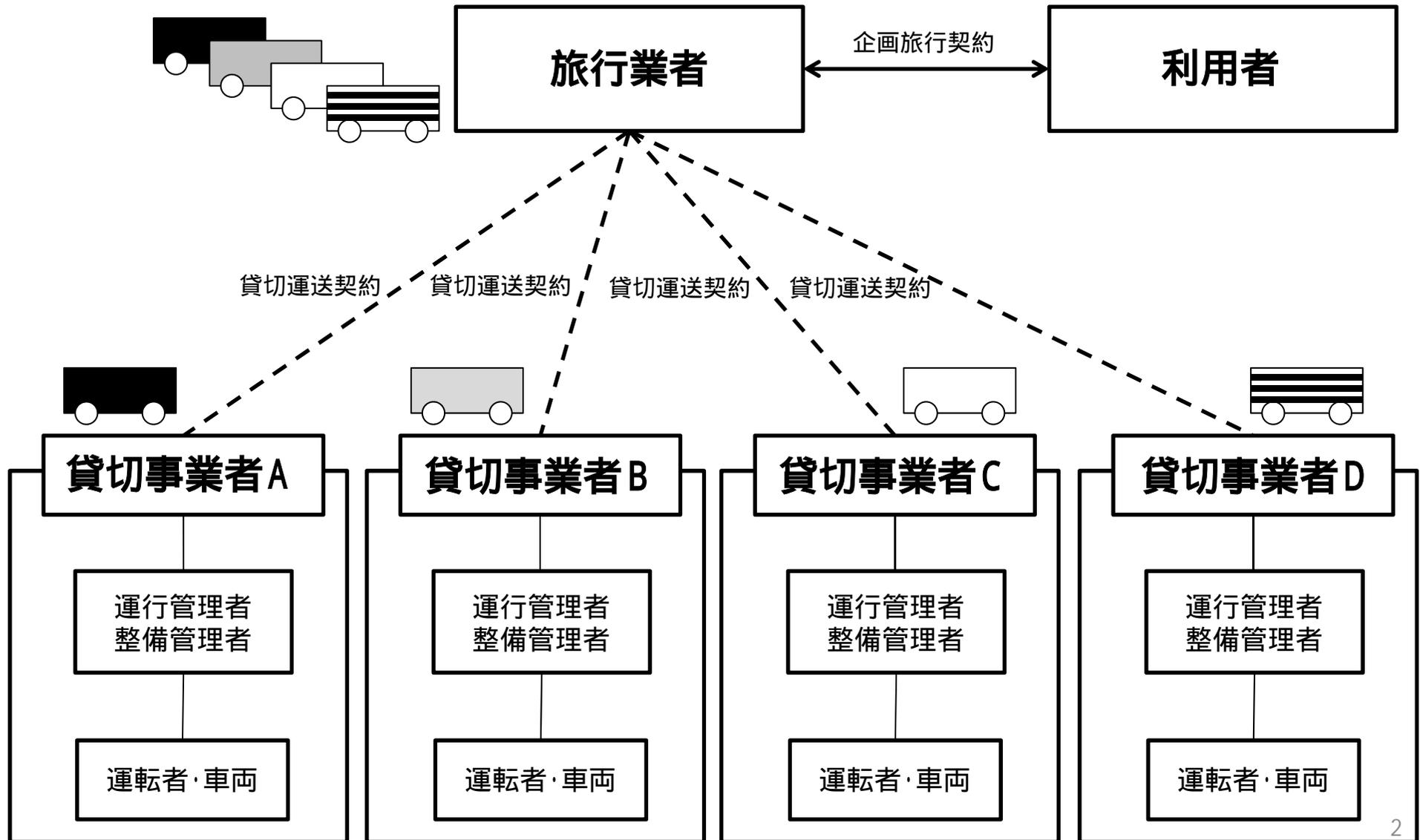


# 望ましい高速バスサービスの姿について

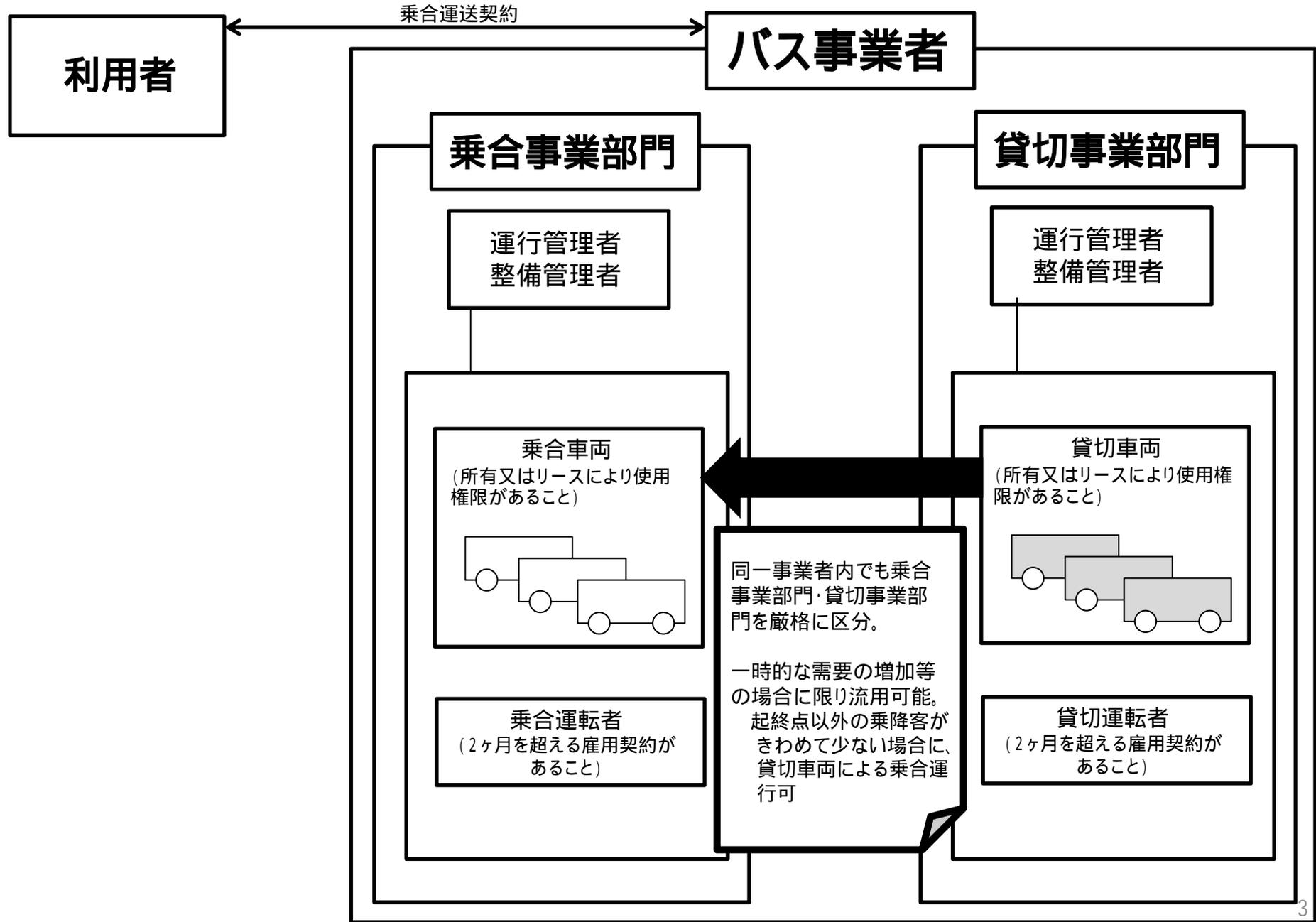
# 望ましい高速バスサービスの姿について（案）



# 高速ツアーバスの事業モデル



# 高速乗合バスの事業モデル

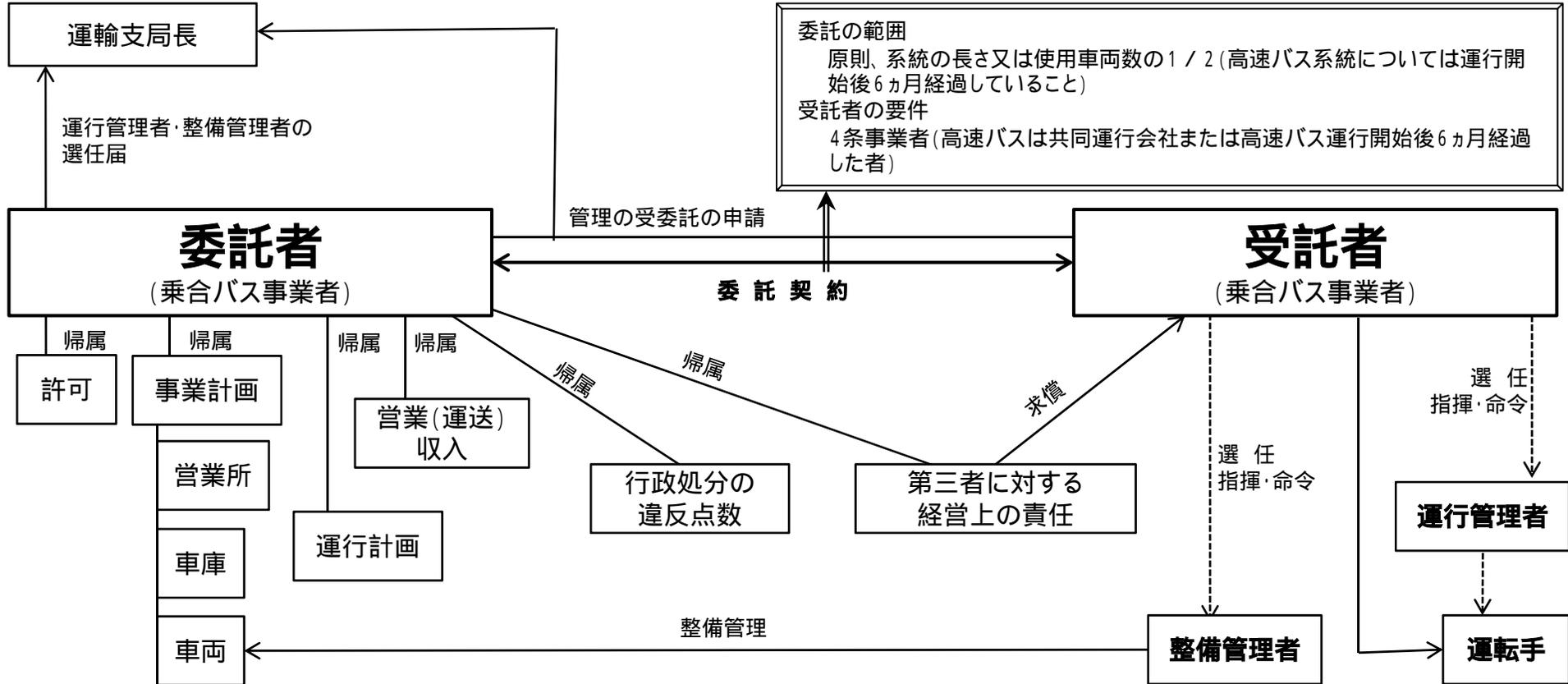


# 道路運送法における管理の受委託の概要

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。

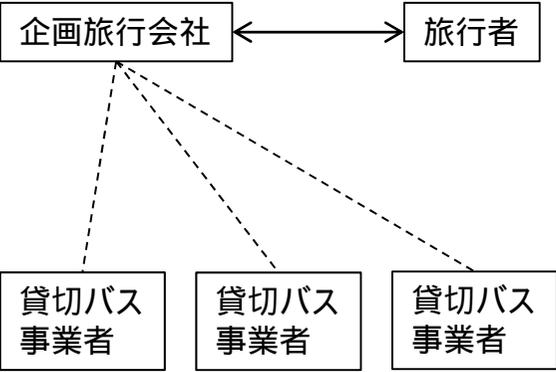
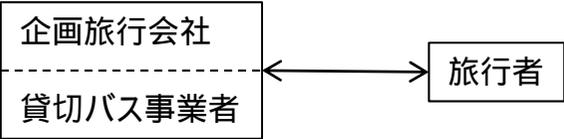
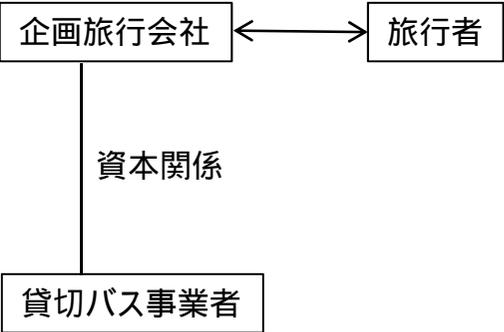


\* 委託業務

1. 運行管理業務(運行管理者の選任を含む)
2. 整備管理業務(整備管理者の選任を含む)
3. 運転業務(運転手の選任を含む)

- ・委託先を乗合バス事業者(高速バスは共同運行会社・高速バス運行事業者)に限定
- ・車両の外部調達は認めず(自己車両の運行・整備を委託)

# 高速ツアーバス事業者の類型

基本型	兼業型	関連会社運行型
		
<p style="text-align: center;">22社</p> <p>自社内に貸切部門を有するがツアーバスの運行を確認できない3社及び関連会社貸切部門を有するがツアーバスの運行を確認できない1社を含む。</p>	<p style="text-align: center;">23社</p>	<p style="text-align: center;">13社</p>

注) 平成22年12月の自動車交通局調査による

# 高速ツアーバス事業者の状況

ツアーバス企画旅行業者が利用している貸切バス事業者の数	
利用する貸切バス事業者の数の区分	該当するツアーバス企画旅行業者数
10社以上	3社
5～9社	7社
3～4社	6社
1～2社	34社
未定	4社
合計	54社

保有車両数別ツアーバス運行貸切バス事業者数	
保有車両数	運行会社数
101両以上	6社
51～100両	4社
31～50両	23社
21～30両	27社
11～20両	51社
6～10両	28社
5両	3社
合計	142社

平成22年12月の自動車交通局調査による。  
複数社で共同企画している3ツアーについては、1社として計上した。

# 望ましい高速バスサービスの実現に向けた課題(案)

実現すべき価値	実現に向けた課題	
	高速乗合バス	高速ツアーバス
安全の確保		<ul style="list-style-type: none"> <li>・法令遵守意識が低い貸切バス事業者に運行を委託することを確実に防止する仕組みがない。</li> </ul>
利用者ニーズに即応した移動機会の創出 （「乗れる」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトソーシング(外部調達)が規制されており、供給量の柔軟な調整が困難</li> <li>・許認可等の手続きに時間を要する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約・事前決済のため、一般的に当日の急な利用が難しい</li> <li>・乗合バス事業ではないため、高速道路の本線バス停が利用できない</li> </ul>
多様な選択肢の提供 （「選べる」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アウトソーシング(外部調達)が規制されており、使用車両の柔軟な変更が困難</li> <li>・運賃の設定・変更手続きに時間を要する（一部は上限認可が必要）</li> <li>・運賃設定上の制約が抽象的でわかりにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約・事前決済のため、一般的に当日の急な利用が難しい</li> <li>・乗合バス事業ではないため、高速道路の本線バス停が利用できない</li> </ul>
利用者の保護	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者は高速乗合バスと高速ツアーバスの法的な違いや利用者保護の内容について必ずしも認識していない。</li> </ul>	
適切な乗降場所の確保		<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合バス事業ではないため、公道上に停留所を設置できず、予定場所で乗降できない場合がある</li> <li>・安全の確保や周辺交通への影響等の面で問題を生じさせている場合がある</li> </ul>

## 論点整理に当たっての視点(第3回資料)

- 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)

# 規制の見直しの方向性(叩き台)

- ◆ 例えば、以下のような方向性で具体化の検討を進めてはどうか？
- ◆ 検討に際して留意すべき点は何か？

- 「**高速乗合バス**」事業に対する規制の合理化を検討。
  - － 高速乗合バスのアウトソーシング(外部調達)を含む規制の緩和を検討するうえで、どのような安全性の確保や利用者保護のための措置(委託者・受託者の要件や責任等)が必要か検討する。
  - － インターネット等を活用したマーケティング手法に対応した営業の「柔軟化」、手続の「簡素化」・「迅速化」等を可能とする運賃・料金規制、運行計画規制等の緩和を検討する。
- 上記の見直しを行う一方、安全の確保、乗降場所等の課題がある高速ツアーバスについて、必要な規制の手当てを検討するべきではないか。
  - － 例えば、乗合運送事業者となることによるメリットも存することも含め、旅行業法と道路運送法の適用関係の整理について検討する。
  - － 乗降場所の円滑な確保のための方策を検討する。