

# 貸切バスに関する安全等対策検討会（第１回）

日 時：平成１９年６月６日（水）  
１３：３０～１５：００  
場 所：国土交通省１０階共用会議室Ｂ

## 議 事 次 第

- １．開 会
- ２．自動車交通局旅客課長挨拶
- ３．メンバー紹介
- ４．貸切バス事業の現状について
- ５．旅行業の現状について
- ６．今後の進め方について
- ７．総合政策局観光事業課長挨拶
- ８．閉 会

## 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          |
| 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           |

(順不同、敬称略)

# 貸切バスに関する安全等対策検討会（第１回）

日時：平成 19 年 6 月 6 日(水)13:30～

場所：国土交通省 10 階共用会議室 B

## 配 布 資 料

- 資料 1 貸切バスの現状について
- 資料 2 あずみ野観光バスの事故状況等について
- 資料 3 運行管理制度について
- 資料 4 貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について
- 資料 5 ツアーバスに関する全国街頭調査結果について
- 資料 6 ツアーバスに関する国会質問、新聞報道
- 資料 7 旅行業の現状について
- 資料 8 今後の検討項目
- 資料 9 貸切バスに関する安全等対策検討会スケジュール（案）

# 貸切バス事業の現状について

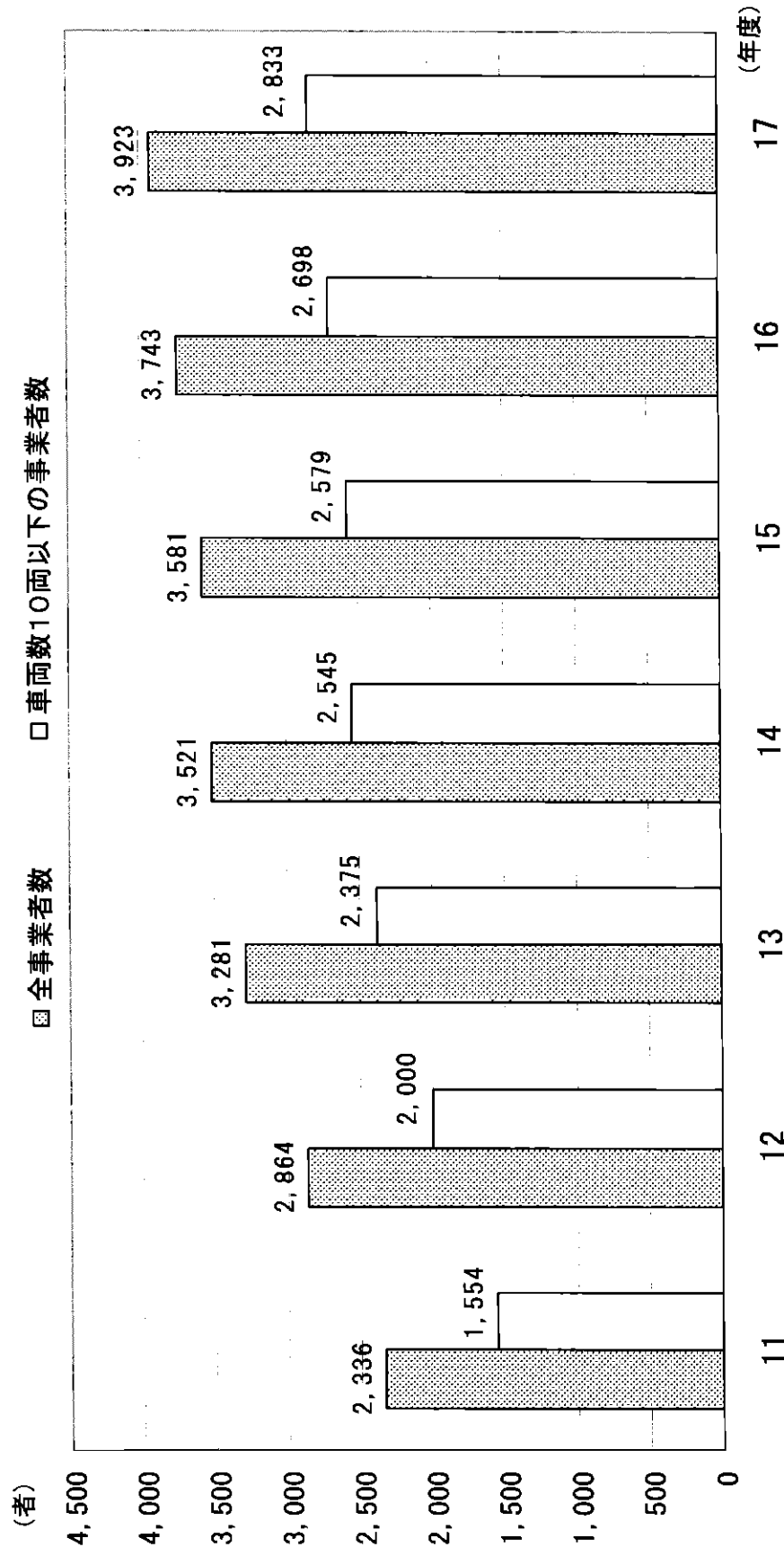
# 1. 貸切バス事業の現状

## (1) 貸切バスの規制緩和

- 平成12年2月に需給調整規制を撤廃  
事業区域毎の免許制 → 事業毎の許可制  
運賃認可制 → 事前届出制
- 規制緩和の趣旨  
利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待
- 行政の役割  
貸切バスは多数の旅客を輸送するものであり、市場競争の中にあっても安全の確保は最も重要な課題  
安全の確保について必要な対策を講じることが行政の重要な役割

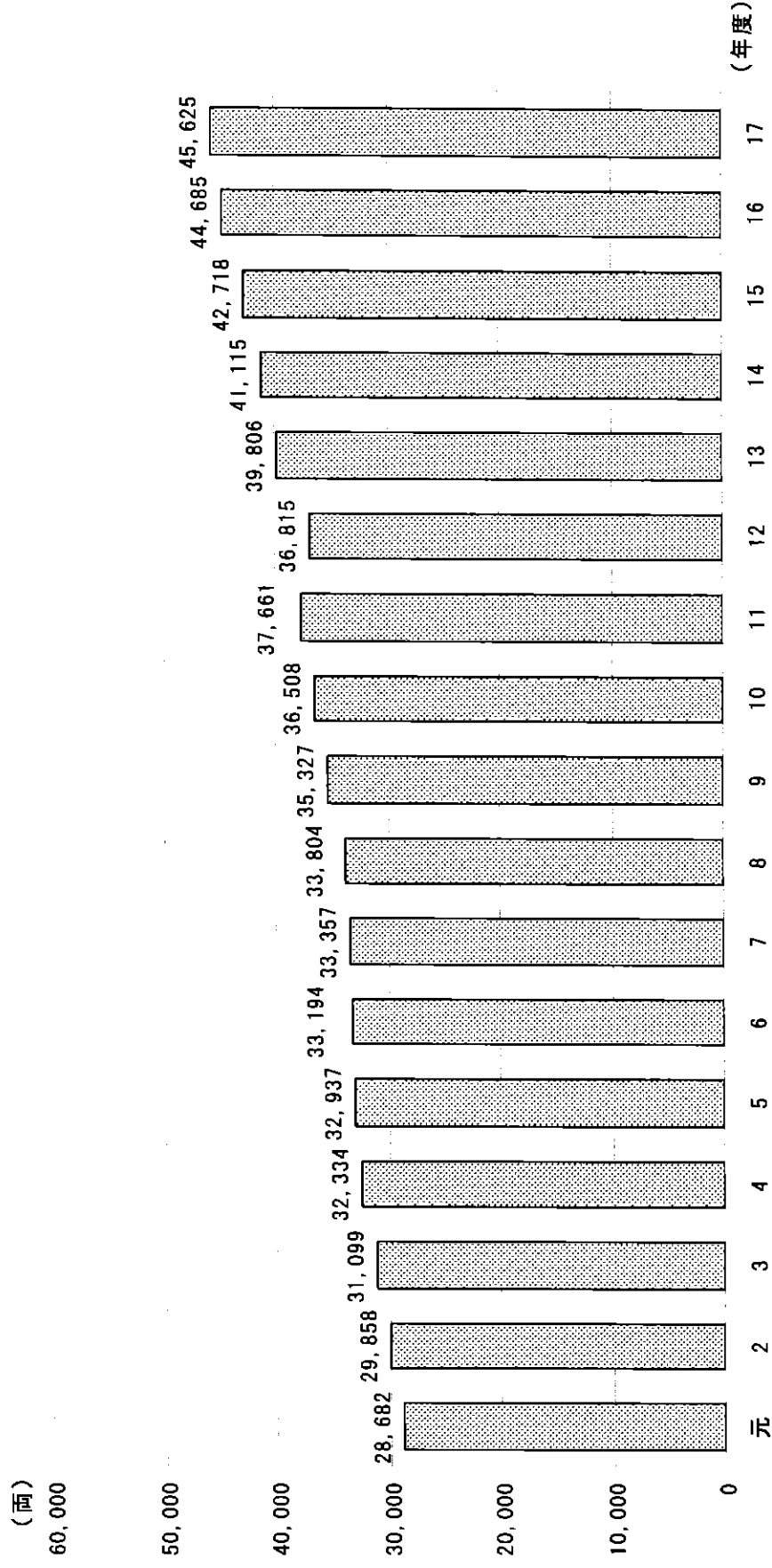
## (2) 事業者数の推移

貸切バスの事業者数は、規制緩和以降増加している。  
特に、車両数10両以下の事業者数の増加が著しい。  
(全事業者数は、6年間で67.9%の増、10両以下の事業者数は82.3%の増)



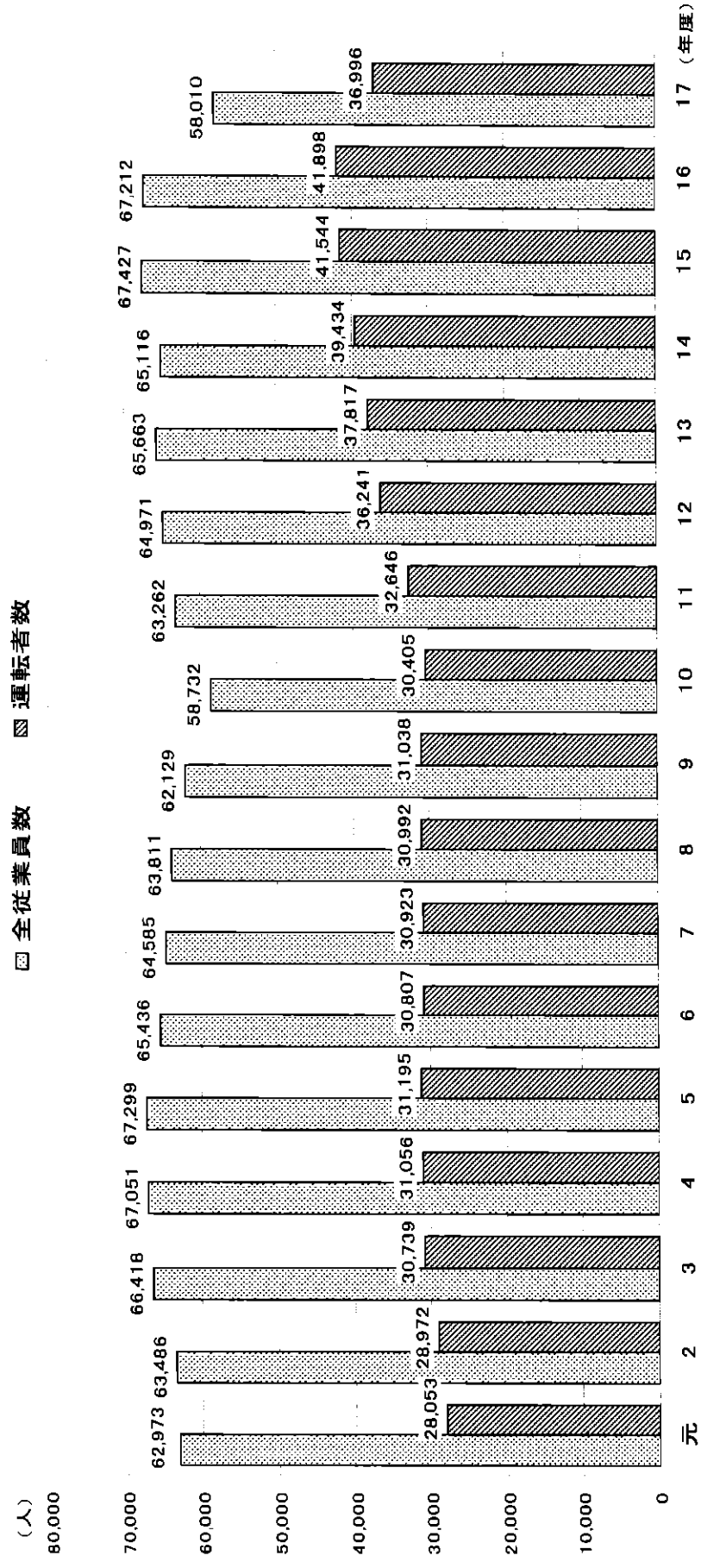
### (3) 車両数の推移

貸切バスの車両数は、年々増加しており、規制緩和前に比べ21.1%増加している。



## (4) 従業員数の推移

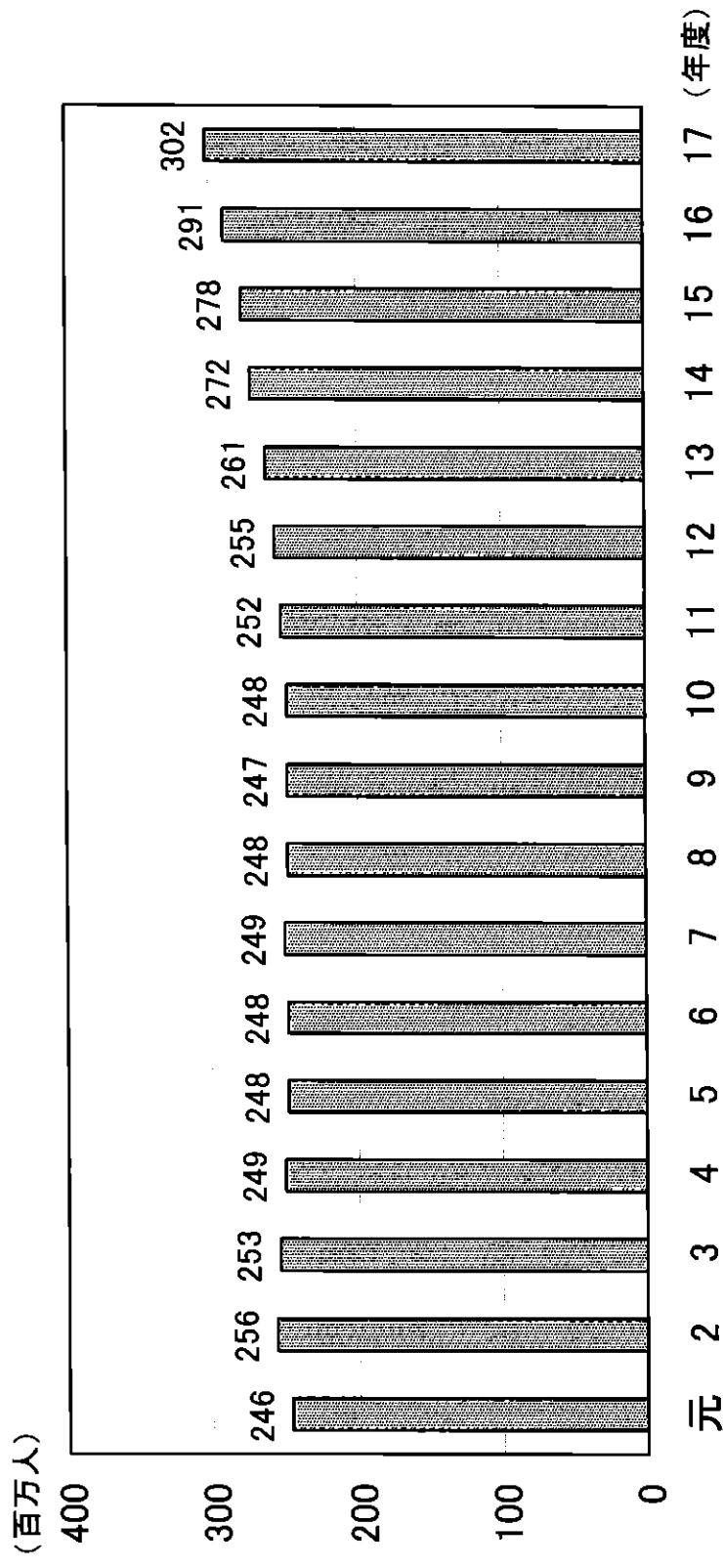
全従業員及び運転者数は、規制緩和以降ともに増加している。





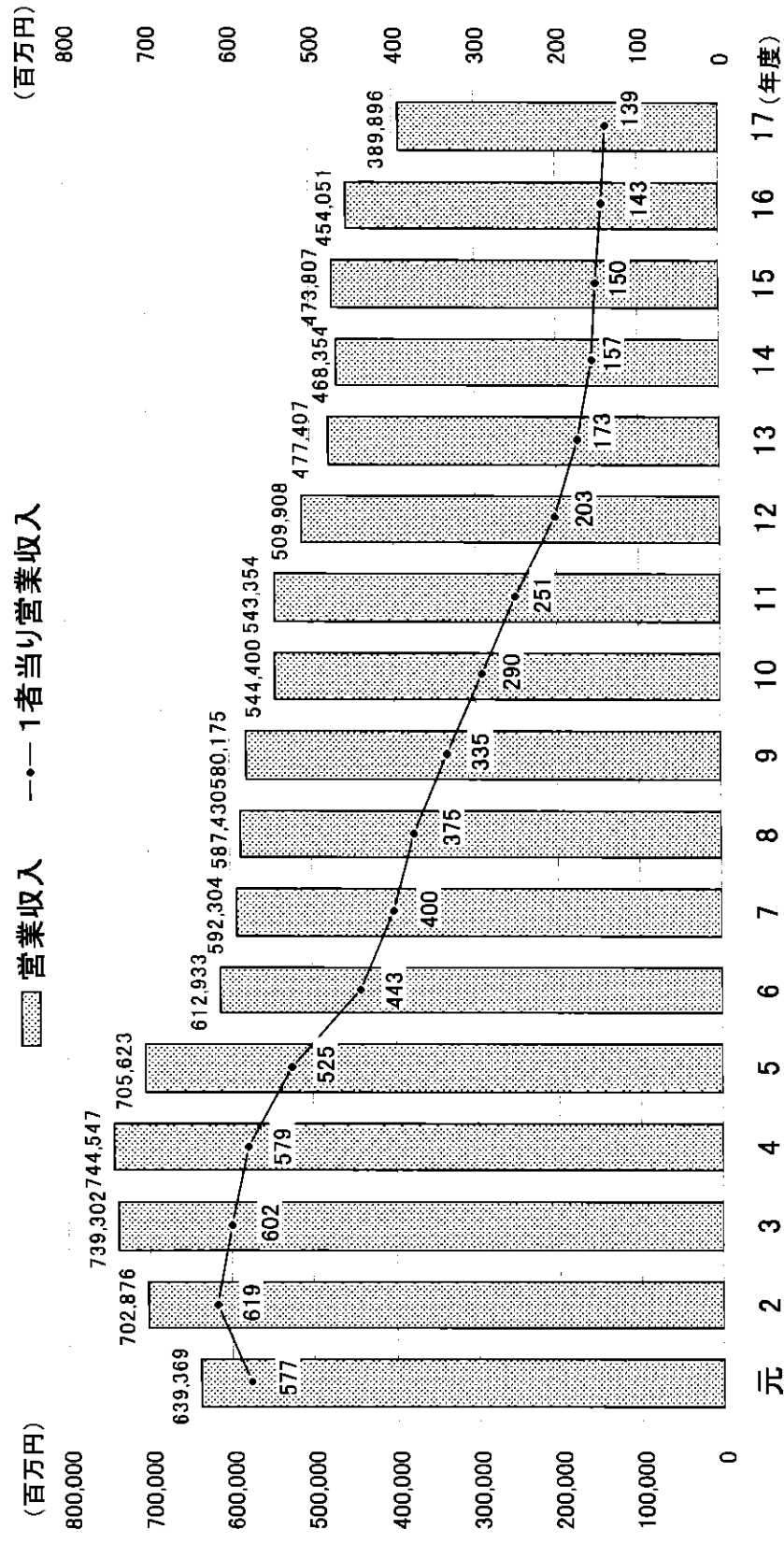
## (5) 輸送人員の推移

貸切バスの輸送人員は、長らく横ばいであったが、規制緩和以降増加している。



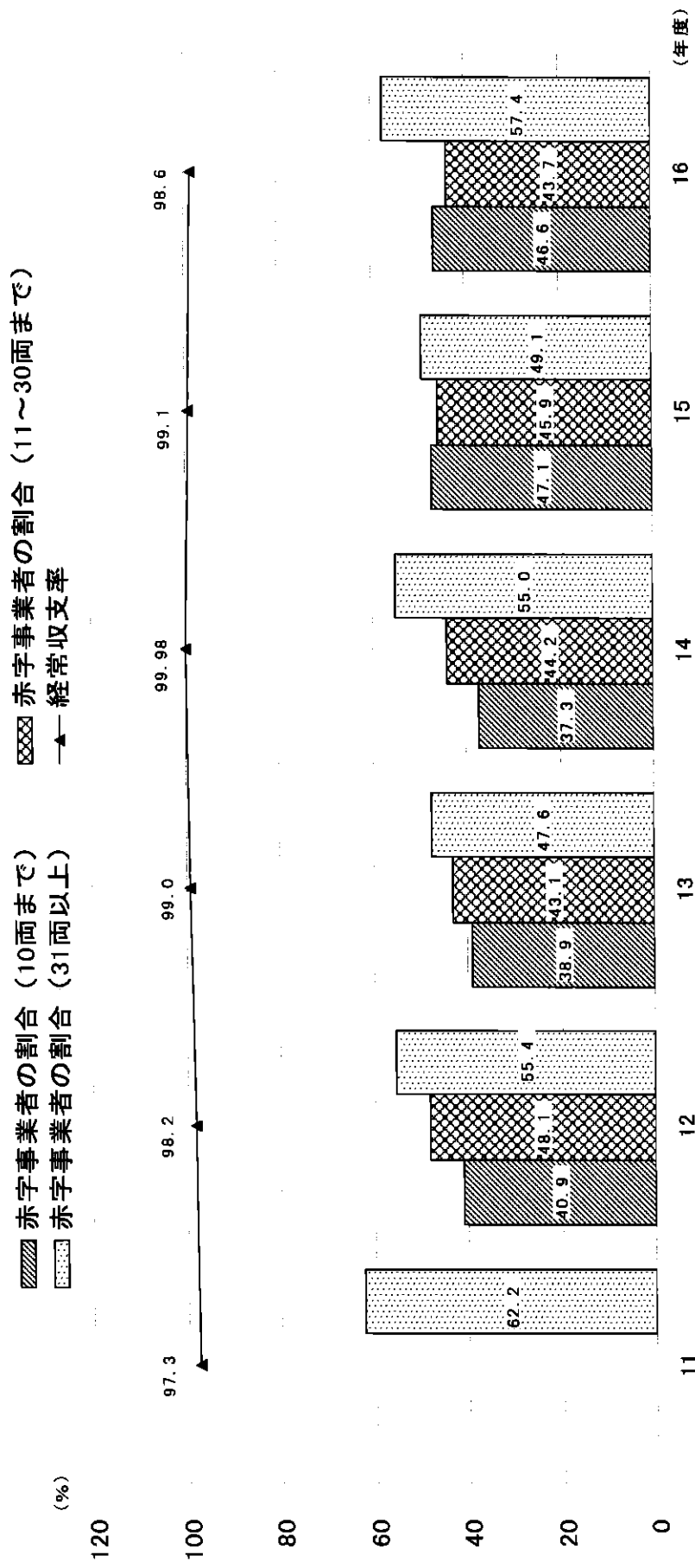
## (6) 営業収入の推移

貸切バスの営業収入は、平成4年度をピークに減少傾向にある。



## (7) 経常収支率の推移

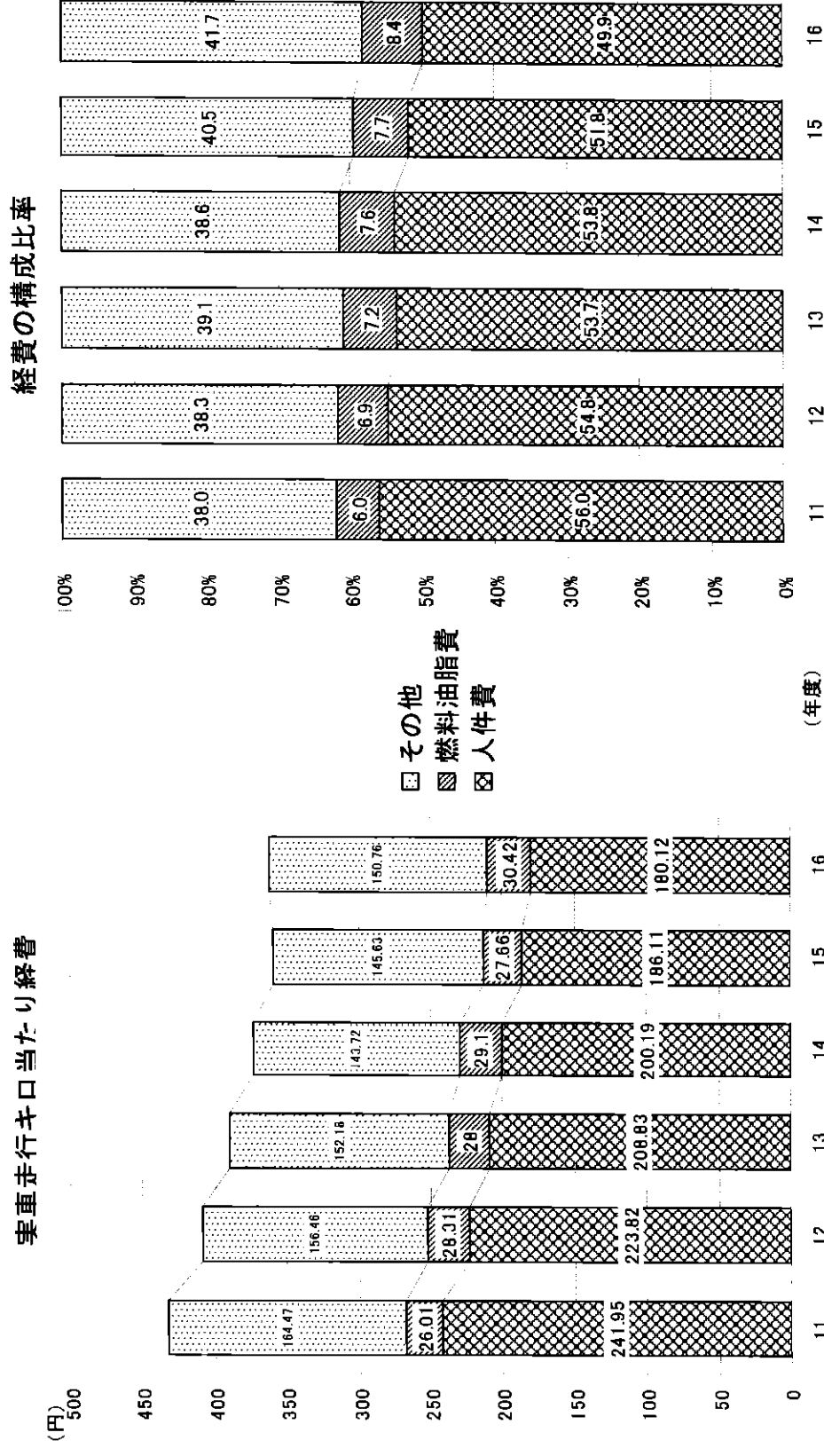
貸切バスの経常収支率は、規制緩和以降ほぼ横ばいにある。  
赤字事業者の割合は、車両数31両以上の事業者で多くなっている。



注. 平成11年度は、車両数30両以上の事業者の割合である。((社)日本バス協会資料)

## (8) 実車走行キロ当たり経費及び構成比率の推移

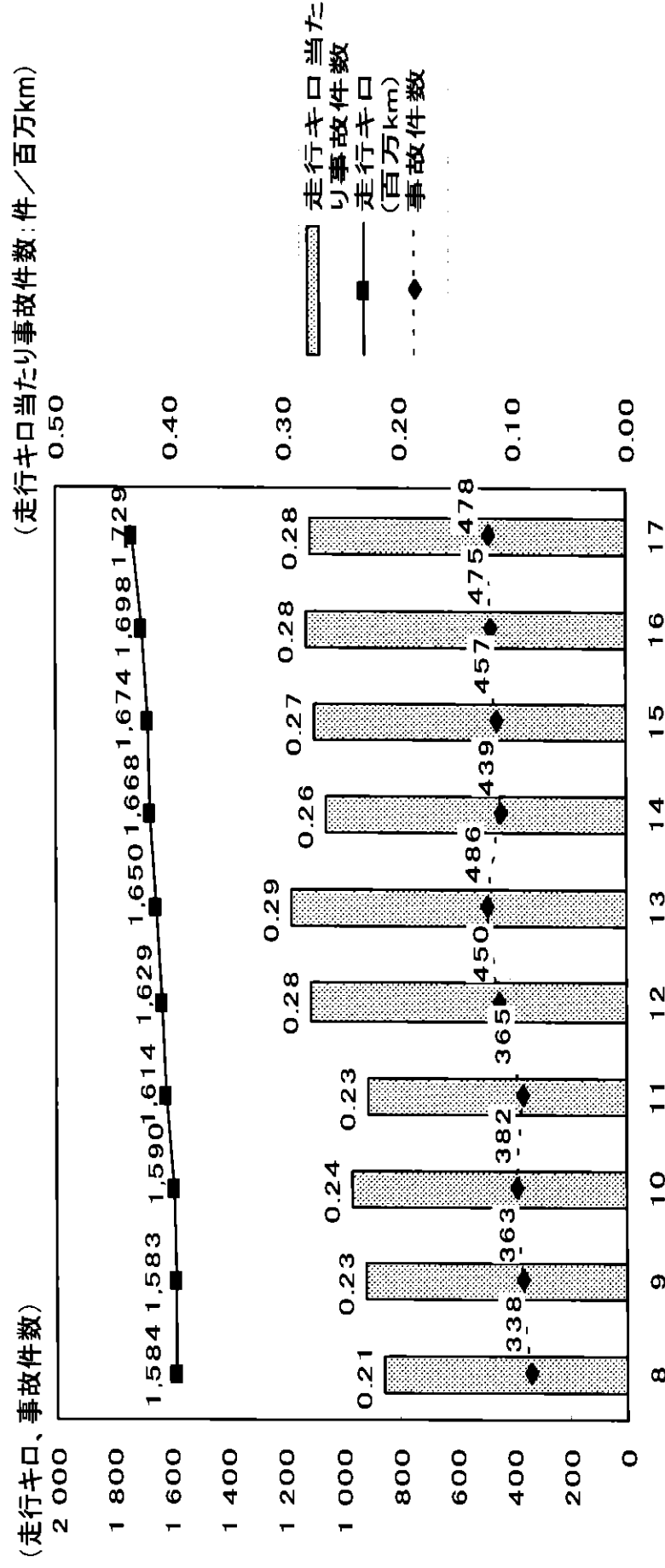
実車走行キロ当たり経費は減少しており、人件費は、規制緩和前に比べ25.6%減少している。一方、燃料油脂費は増加している。



## 2. 貸切バスに係る安全対策

### (1) 事故件数の推移

貸切バスの事故件数は、走行キロ当たりでみると、ほぼ横ばいである。



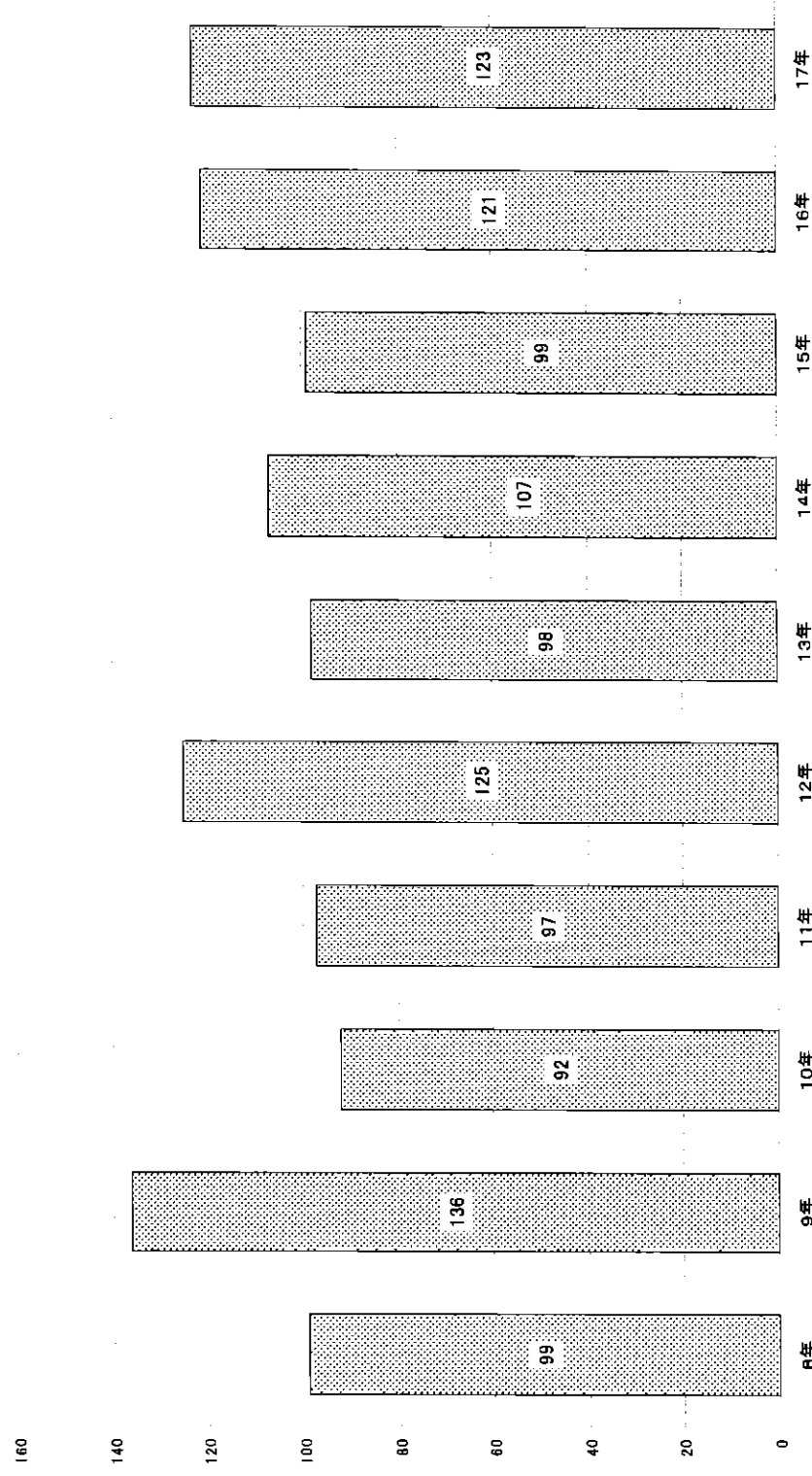
備考) 1. 事故件数は暦年、走行キロは年度

2. 事故件数は警察庁「交通統計」による事業用自動車が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。

## (2) 事故種類別重大事故発生状況の推移等(その1)

過去10年間の重大事故発生件数(車両故障事故を除く。)は、概ね110件を±20件の範囲内で増減を繰り返している。



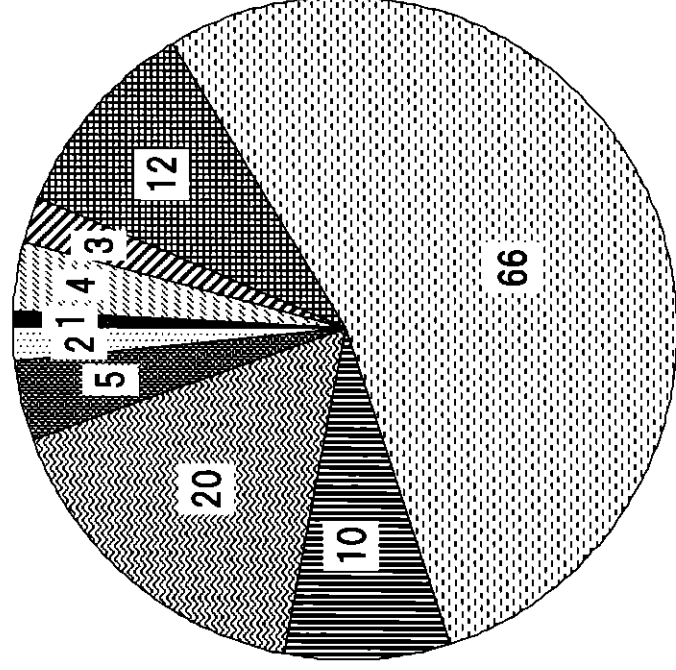
※ 自動車事故報告規則に基づき、報告書の提出があった事故について集計したもの。(車両故障事故は除く)

※ 平成13年4月以降、自動車事故報告規則の改正により定義が変わるとともに、事故種類が追加されている。

## (2) 事故種類別重大事故発生状況の推移等(その2)

平成17年発生の事故の種類別では、対車両等との衝突事故が多く、次いで対歩行者等との死傷事故となっている。

平成17年発生分



注)

1. 自動車又はバイクと衝突又は接触して死傷者を生じた場合は「衝突」とし自転車又は歩行者と衝突又は接触して死傷者を生じた場合は「死傷」としている。
2. 操縦装置又は扉開閉装置の不適切操作により、旅客を死傷させた場合は「車内」としている。

### (3) バス運転者の年間労働時間の推移

#### ○バス運転者1人平均年間総労働時間の推移

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態である。乗合バス運転者と比較するとほぼ同じとなる。

(単位:日・時間)

|        | 貸切バス運転者 |           |           | 乗合バス運転者 |           |           |         |
|--------|---------|-----------|-----------|---------|-----------|-----------|---------|
|        | 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 |
| 平成12年度 | 266.3   | 1,945     | 383       | 269.2   | 1,942     | 366       | 2,308   |
| 平成13年度 | 270.7   | 1,964     | 369       | 271.3   | 1,947     | 359       | 2,306   |
| 平成14年度 | 271.3   | 1,965     | 376       | 271.7   | 1,953     | 358       | 2,311   |
| 平成15年度 | 271.9   | 1,986     | 395       | 271.6   | 1,960     | 370       | 2,330   |
| 平成16年度 | 270.1   | 2,010     | 341       | 269.6   | 1,955     | 366       | 2,321   |

※本資料は、(社)日本バス協会「2006年版(平成18年)日本のバス事業」から抜粋

#### ○全産業労働者1人平均年間総労働時間の推移

バス運転者と全産業労働者の1人平均年間総労働時間を比較すると、「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、バス運転者の方が上回っている。

(単位:日・時間)

|        | 全産業労働者 |           |           | バス運転者  |           |         |
|--------|--------|-----------|-----------|--------|-----------|---------|
|        | 年間労働日数 | 年間所定内労働時間 | 年間所定外労働時間 | 年間労働日数 | 年間所定内労働時間 | 年間総労働時間 |
| 平成12年度 | 240.0  | 1,735     | 118       | 269.2  | 1,942     | 2,308   |
| 平成13年度 | 238.8  | 1,723     | 113       | 271.3  | 1,947     | 2,306   |
| 平成14年度 | 237.6  | 1,711     | 114       | 271.7  | 1,953     | 2,311   |
| 平成15年度 | 236.4  | 1,708     | 120       | 271.6  | 1,960     | 2,330   |
| 平成16年度 | 236.4  | 1,692     | 124       | 269.6  | 1,955     | 2,321   |

※本資料は、厚生労働省「毎月勤労統計調査」から抜粋

(注)1 事業所規模は5人以上30人未満。  
2 数値は、年平均月間を12倍したもの。



#### (4) 監査要員及び監査件数の推移

|       | 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    |
| 監査件数  | 乗合バス   | 118    | 196    | 173    | 217    |
|       | 貸切バス   | 802    | 646    | 494    | 719    |
|       | タクシー   | 1,525  | 1,874  | 2,958  | 3,321  |
|       | トラック   | 4,544  | 4,918  | 5,139  | 4,752  |

【出典：国土交通省調べ】

### (5) 貸切バス事業者に対する行政処分状況の年度別推移

| 年度  | 監査事業者<br>数 | 行政処分件数       |       |                  |     |            |
|-----|------------|--------------|-------|------------------|-----|------------|
|     |            | 免許・許可<br>の取消 | 事業の停止 | 車両使用停止<br>(延日車数) | 小計  | 報告・<br>警告等 |
| H14 | 802        | 0            | 1     | 48 (1,809)       | 49  | 87         |
| H15 | 646        | 1            | 1     | 70 (3,895)       | 72  | 76         |
| H16 | 615        | 10           | 1     | 69 (4,601)       | 80  | 64         |
| H17 | 494        | 0            | 0     | 70 (3,388)       | 70  | 67         |
| H18 | 719        | 0            | 1     | 123 (8,445)      | 124 | 113        |
|     |            |              |       |                  |     | 合計         |
|     |            |              |       |                  |     | 136        |
|     |            |              |       |                  |     | 148        |
|     |            |              |       |                  |     | 144        |
|     |            |              |       |                  |     | 137        |
|     |            |              |       |                  |     | 237        |

【出典：国土交通省調べ】

### 3. 貸切バスの新たな取り組み事例

厳しい事業環境の中で、新たな需要喚起に向けた意欲的な取り組みも行われている。

- 無料巡回バス  
地元企業の協賛により無料の巡回バスサービスを実施
- 2階建てオープンバス  
英語による音声観光案内も実施
- バリアフリーバスツアー  
車椅子用のリフトつき大型バスを用意
- デラックス車両の導入  
ヨーロップメーカー製のデラックス車両を導入

## 4. 貸切バスに係る安全確保等の取り組みについて

輸送の安全の確保を図るためのさまざまな取り組みを行っている。

### 《これまでの主な取り組み》

平成17年7月 旅行業者からの依頼を受けて運行している貸切バス事業者に対

#### する監査の実施

平成18年6月 ツアーバスについて、着地における休憩・仮眠施設の確保の指導

平成19年3月 全国一斉のツアーバスに対する街頭調査

平成19年4月 ツアーバス実施事業者等に対する重点監査の実施

ツアーバス等貸切バスにおける営業区域に関する考え方の

明確化

平成 19 年 6 月  
自動車交通局

有限会社あずみ野観光バス（現：株式会社ダイヤモンドバス）の  
事故状況等について

去る 2 月 18 日、大阪府吹田市においてスキーバスがモノレール橋脚に衝突し、死傷者 27 名の事故を引き起こしたバス事業者に係る事故の状況は下記のとおりです。

記

○事故状況

日 時 平成 19 年 2 月 18 日 5 時 25 分頃

場 所 大阪市吹田市津雲台 7 丁目 大阪環状線西行き車道

状 況 長野県白馬からスキーツアー客を乗せて大阪環状線を走行中、環状線と一般道との分離帯に衝突し、次にモノレールの橋脚に激突する。この事故で、アルバイト添乗員 1 名が死亡し、乗客、運転者を含め 26 名が負傷（重傷 3 名、軽傷 23 名）する。

# 運行管理制度について

## ■運行管理制度の概要

自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全を確保するため、営業所ごとに、国家資格者である運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、一定人数以上の運行管理者を選任しなければならない。

## ■運行管理者の主な業務

### (1) 運転者の勤務時間等の適正管理

乗務記録、運行記録計により乗務時間を把握し、運転者の適切な勤務時間、乗務時間の設定や必要に応じて交替運転者を配置する等、乗務員の適正な勤務体制を確立する。

### (2) 点呼による運転者の健康状態の把握等

運転者に対して、乗務前、乗務後に点呼を実施し、運転者の疲労、健康状態の確認を行い運行継続可否の決定を行うとともに、悪天候時の運行経路の変更など安全な走行を確保するため具体的な指示を行う。

### (3) 運転者に対する指導監督

運行の安全を確保するため、運転者に対して常日頃から指導監督を行い、安全関係法令等を遵守の徹底を図る。

## ■運行管理者の資格要件(国家資格)

次のいずれかに該当する者に対し、運行管理者資格者証を交付

- (1) 運行管理者試験に合格した者
- (2) 事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務について一定の実務の経験その他の要件を備える者

## ■運行管理者に対する定期的な講習受講の義務付け

職務の遂行に必要な知識や能力の向上を図るため、2年に1度の定期講習（一般講習）を義務付けている。

## ■事故を引き起こした運行管理者への措置

### (1) 講習受講の義務付け

重大事故や法令違反のあった営業所の運行管理者に対し、特別講習の受講を義務付け

### (2) 運行管理者資格者証の返納

悪質な法令違反のあった運行管理者に対しては、運行管理者資格者証の返納を命令する

## ■運転者の過労防止

- 自動車運送事業者は、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。

### ■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

|    | 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"> <li>・ 4週間で平均し、1週間当たり65時間を超えない。<br/>(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)</li> <li>・ 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。</li> </ul> | 1日継続<br>8時間以上 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2日を平均し1日当たり9時間を超えない。</li> <li>・ 4週間で平均し1週間当たり40時間を超えない。<br/>(貸切バス等は、52週に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週間で平均し1週間当たり44時間まで延長可)</li> </ul> | 4時間を超えない。 |

## 運行指示書による指示等

一般貸切自動車運送事業の場合には、長時間にわたり所属営業所に戻らずに運行を行い、当初の運行計画を変更する可能性がある結果、運行経路や運行の安全の確保上必要な事項について運行管理者から運転者へ確実に伝達されない可能性がある。

このため、運行管理者は、乗務開始前の点呼において、運行毎に、

- (1) 運行の開始及び終了の地点及び日時
  - (2) 乗務員の氏名
  - (3) 運行の経路並びに主な経過地における発車及び到着の日時
  - (4) 運行に際して注意を要する箇所の位置
  - (5) 乗務員の休憩地点及び休憩時間
  - (6) 乗務員の運転又は業務の交替の地点
  - (7) その他運行の安全を確保するために必要な事項
- を記載した運行指示書を作成して、運転者に確実に伝達されるよう指示するとともに、当該指示書を携行させなければならない。また、運行指示書は運行終了の日から1年間保存しなければならない。

## 交替運転者の配置基準

運行管理者は、

- ① 拘束時間が16時間を超える場合
  - ② 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合
  - ③ 連続運転時間が4時間を超える場合
- のように、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、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ときは、あらかじめ、交替運転者を自動車に添乗させるか、又は交替箇所にて予め待機させておかなければならない。



## 国土交通省自動車交通局プレスリリース

平成19年6月1日

## 問い合わせ先

国土交通省自動車交通局

総務課安全監査室 板倉、五十嵐

代表電話 03-5253-8111(内線 41174、41176)

直通電話 03-5253-8566

## 貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果について

国土交通省では、ゴールデンウィーク前の本年4月を「貸切バス事業者に対する重点監査月間」とし、各地方運輸局等において一般貸切旅客自動車運送事業者に対する監査を集中的に実施しました。今般、その実施結果をとりまとめましたのでお知らせします。

## 1. 監査実施事業者数

本年4月の1ヶ月間において、一般貸切旅客自動車運送事業者316者に対し、監査を実施しました。

- ① 高速道路、深夜時間帯又は長距離を運行するツアーバスを実施する一般貸切旅客自動車運送事業者(以下「ツアーバス事業者」という。) … 84事業者
- ② 平成12年2月以降に新規参入した事業者のうち監査を実施していない一般貸切旅客自動車運送事業者(以下「新規参入事業者」という。) … 155事業者
- ③ その他(長期間監査を実施していない事業者、苦情のあった事業者等) … 77事業者

## 2. 法令違反状況

監査を実施した316事業者のうち、64.6%の204者において法令違反が認められました。特にツアーバス事業者においては、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ました。

なお、詳細については、別紙のとおりです。

## 3. 監査実施後の措置

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いました。また、行政手続法の所要の手続きを経て、厳正に行政処分を行います。さらに、改善措置が確実に講じられるよう、フォローアップ監査により監視を行います。

なお、今回監査を実施しなかった事業者についても、順次監査を実施します。

## 4. 今後の対応

今回の重点監査の実施結果も踏まえ、国土交通省、バス事業、旅行業の事業者団体、バス運転者等が組織する団体、貸切バス事業者、旅行業者等を構成員とする検討会において、貸切バスに関する安全性の確保等の向上に向けた方策について検討し、所要の対策を講じることとしています。

## 法 令 違 反 状 況

## (1) 法令違反事業者数

監査を実施した316事業者のうち、64.6%の204者において法令違反が認められました。特にツアーバス事業者においては、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ました。

|              | 監 査<br>事業者数 | 法令違反<br>事業者数 | 法令違反<br>件数合計 | 1違反者当<br>たり違反件数 |
|--------------|-------------|--------------|--------------|-----------------|
| ツアーバス<br>事業者 | 84          | 68 (81.0%)   | 290          | 4.3             |
| 新規参入<br>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

## (2) 過労防止義務違反の状況

監査を実施した316事業者のうち、29.4%の93者において過労防止義務違反が認められました。特にツアーバス事業者においては、監査を実施した84者のうち、47.6%の40者において過労防止義務違反が認められました。また、過労防止事項別違反件数をみると、拘束時間違反及び連続運転時間違反が多く認められました。

|              | 監 査<br>事業者数 | 過労防止義務<br>違反事業者数 | 過労防止事項別違反件数 |      |        |        |     | 1違反者当<br>たり違反件数 |
|--------------|-------------|------------------|-------------|------|--------|--------|-----|-----------------|
|              |             |                  | 拘束時間        | 休息期間 | 長期連続勤務 | 連続運転時間 | 計   |                 |
| ツアーバス<br>事業者 | 84          | 40 (47.6%)       | 123         | 30   | 0      | 71     | 224 | 5.6             |
| 新規参入<br>事業者  | 155         | 31 (20.0%)       | 90          | 24   | 1      | 69     | 184 | 5.9             |
| その他          | 77          | 22 (28.6%)       | 37          | 6    | 0      | 20     | 63  | 2.9             |
| 計            | 316         | 93 (29.4%)       | 250         | 60   | 1      | 160    | 471 | 5.1             |

( )内は、監査事業者に占める比率

## (3) 運行指示書関係違反の状況

監査を実施した316事業者のうち、23.7%の75者において運行指示書関係違反が認められました。特にツアーバス事業者においては、監査を実施した84者のうち、36.9%の31者において運行指示書関係違反が認められました。

|              | 監 査<br>事業者数 | 運行指示書関係<br>違反事業者数 | 運行指示書(一部)<br>未作成事業者数 | 運行指示書記載不備<br>事業者数 |
|--------------|-------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| ツアーバス<br>事業者 | 84          | 31 (36.9%)        | 3                    | 30                |
| 新規参入<br>事業者  | 155         | 30 (19.4%)        | 11                   | 19                |
| その他          | 77          | 14 (18.2%)        | 1                    | 9                 |
| 計            | 316         | 75 (23.7%)        | 15                   | 58                |

( )内は、監査事業者に占める比率

(4) その他法令違反状況

監査を実施した316事業者のうち、29.7%の94者において点呼関係違反が認められ、また24.4%の77者において指導監督関係違反が認められました。特にツアーバス事業者においては、監査を実施した84者のうち、41.7%の35者において点呼関係違反が認められました。

|          | 監査事業者数 | 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     | 35 (41.7%) | 28 (33.3%)   |
| 新規参入事業者  | 155    | 37 (23.9%) | 40 (25.8%)   |
| その他      | 77     | 22 (28.6%) | 9 (11.7%)    |
| 計        | 316    | 94 (29.7%) | 77 (24.4%)   |

( )内は、監査事業者に占める比率

(5) 車両数規模別の違反状況

監査を実施した316事業者について、車両数規模別に区分して比較したところ、車両数51両以上の事業者にあつては、それ未満の事業者に較べて、1違反者当たりの違反件数が少ないことが認められましたが、それ以外の違反状況においては、車両数規模による大きな差は認められませんでした。

| 保有車両数   | 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 |
|---------|--------|-------------|----------|-------------|
| 5両以下    | 91     | 53 (58.2%)  | 185      | 3.5         |
| 6両～10両  | 101    | 68 (67.3%)  | 324      | 4.8         |
| 11両～20両 | 61     | 40 (65.6%)  | 151      | 3.8         |
| 21両～50両 | 43     | 31 (72.1%)  | 116      | 3.7         |
| 51両以上   | 20     | 12 (60.0%)  | 33       | 2.8         |
| 計       | 316    | 204 (64.6%) | 809      | 4.0         |

( )内は、監査事業者に占める比率

(6) 新規参入時期別の違反状況

監査を実施した316事業者について、平成12年1月までの免許制度において参入した事業者を2区分、平成12年2月以降の許可制度において参入した事業者を4区分して比較したところ、参入時期による違反状況の大きな差は認められませんでした。

| 参入時期別           | 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 |
|-----------------|--------|-------------|----------|-------------|
| H9年3月末までの免許事業者  | 87     | 55 (63.2%)  | 171      | 3.1         |
| H12年1月末までの免許事業者 | 24     | 18 (75.0%)  | 85       | 4.7         |
| H14年1月末までの許可事業者 | 95     | 59 (62.1%)  | 208      | 3.5         |
| H16年1月末までの許可事業者 | 38     | 22 (57.9%)  | 94       | 4.3         |
| H18年1月末までの許可事業者 | 48     | 33 (68.8%)  | 165      | 5.0         |
| H18年2月以降の許可事業者  | 24     | 17 (70.8%)  | 86       | 5.1         |
| 計               | 316    | 204 (64.6%) | 809      | 4.0         |

( )内は、監査事業者に占める比率

貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表

| 事業者分類別    | 監査<br>事業者<br>数 | 法令違反状況       |              |                     | 過労防止義務違反の状況          |          |          |            |            |                     | 運行指示書関係違反の状況          |                                  |          | その他の主な違反           |                      |
|-----------|----------------|--------------|--------------|---------------------|----------------------|----------|----------|------------|------------|---------------------|-----------------------|----------------------------------|----------|--------------------|----------------------|
|           |                | 法令違反<br>事業者数 | 法令違反<br>件数合計 | 1違反者<br>当たり<br>違反件数 | 過労防止<br>義務違反<br>事業者数 | 事項別違反件数  |          |            |            | 1違反者<br>当たり<br>違反件数 | 運行指示書<br>関係違反<br>事業者数 | 主な項目の違反事業者数<br>一部又は<br>全部<br>未作成 | 記載<br>不備 | 点呼関係<br>違反<br>事業者数 | 指導監督<br>関係違反<br>事業者数 |
|           |                |              |              |                     |                      | 拘束<br>時間 | 休息<br>期間 | 長期運<br>続勤務 | 連続運<br>転時間 | 計                   |                       |                                  |          |                    |                      |
| ツアーバス事業者  | 84             | 68 (81.0%)   | 290          | 4.3                 | 40 (47.6%)           | 123      | 30       | 0          | 71         | 224                 | 31 (36.9%)            | 3                                | 30       | 35 (41.7%)         | 28 (33.3%)           |
| 新規参入事業者   | 155            | 93 (60.0%)   | 371          | 4.0                 | 31 (20.0%)           | 90       | 24       | 1          | 69         | 184                 | 30 (19.4%)            | 11                               | 19       | 37 (23.9%)         | 40 (25.8%)           |
| その他       | 77             | 43 (55.8%)   | 148          | 3.4                 | 22 (28.6%)           | 37       | 6        | 0          | 20         | 63                  | 14 (18.2%)            | 1                                | 9        | 22 (28.6%)         | 9 (11.7%)            |
| 計         | 316            | 204 (64.6%)  | 809          | 4.0                 | 93 (29.4%)           | 250      | 60       | 1          | 160        | 471                 | 75 (23.7%)            | 15                               | 58       | 94 (29.7%)         | 77 (24.4%)           |
| 車両数規模別    |                |              |              |                     |                      |          |          |            |            |                     |                       |                                  |          |                    |                      |
| 5両以下      | 91             | 53 (58.2%)   | 185          | 3.5                 | 14 (15.4%)           | 38       | 23       | 1          | 15         | 77                  | 23 (25.3%)            | 7                                | 14       | 20 (22.0%)         | 24 (26.4%)           |
| 6両～10両    | 101            | 68 (67.3%)   | 324          | 4.8                 | 35 (34.7%)           | 111      | 13       | 0          | 63         | 187                 | 24 (23.8%)            | 5                                | 19       | 33 (32.7%)         | 30 (29.7%)           |
| 11両～20両   | 61             | 40 (65.6%)   | 151          | 3.8                 | 19 (31.1%)           | 35       | 12       | 0          | 41         | 88                  | 15 (24.6%)            | 2                                | 12       | 16 (26.2%)         | 13 (21.3%)           |
| 21両～50両   | 43             | 31 (72.1%)   | 116          | 3.7                 | 18 (41.9%)           | 56       | 12       | 0          | 36         | 104                 | 7 (16.3%)             | 1                                | 7        | 20 (46.5%)         | 8 (18.6%)            |
| 51両以上     | 20             | 12 (60.0%)   | 33           | 2.8                 | 7 (35.0%)            | 10       | 0        | 0          | 5          | 15                  | 6 (30.0%)             | 0                                | 6        | 5 (25.0%)          | 2 (10.0%)            |
| 計         | 316            | 204 (64.6%)  | 809          | 4.0                 | 93 (29.4%)           | 250      | 60       | 1          | 160        | 471                 | 75 (23.7%)            | 15                               | 58       | 94 (29.7%)         | 77 (24.4%)           |
| 参入時期別     |                |              |              |                     |                      |          |          |            |            |                     |                       |                                  |          |                    |                      |
| H9年3月末まで  | 87             | 55 (63.2%)   | 171          | 3.1                 | 30 (34.4%)           | 55       | 11       | 0          | 52         | 118                 | 18 (20.7%)            | 1                                | 17       | 29 (33.3%)         | 11 (12.6%)           |
| H12年1月末まで | 24             | 18 (75.0%)   | 85           | 4.7                 | 10 (41.7%)           | 33       | 10       | 0          | 5          | 48                  | 11 (45.8%)            | 2                                | 10       | 11 (45.8%)         | 10 (41.7%)           |
| H14年1月末まで | 95             | 59 (62.1%)   | 208          | 3.5                 | 23 (24.2%)           | 76       | 9        | 1          | 48         | 134                 | 17 (17.9%)            | 5                                | 13       | 20 (21.1%)         | 17 (17.9%)           |
| H16年1月末まで | 38             | 22 (57.9%)   | 94           | 4.3                 | 14 (36.8%)           | 34       | 6        | 0          | 38         | 78                  | 7 (18.4%)             | 1                                | 5        | 11 (28.9%)         | 6 (15.8%)            |
| H18年1月末まで | 48             | 33 (68.8%)   | 165          | 5.0                 | 9 (18.8%)            | 25       | 13       | 0          | 15         | 53                  | 13 (27.1%)            | 5                                | 7        | 16 (33.3%)         | 21 (43.8%)           |
| H18年2月以降  | 24             | 17 (70.8%)   | 86           | 5.1                 | 7 (29.2%)            | 27       | 11       | 0          | 2          | 40                  | 9 (38.0%)             | 1                                | 6        | 7 (29.2%)          | 12 (50.0%)           |
| 計         | 316            | 204 (64.6%)  | 809          | 4.0                 | 93 (29.4%)           | 250      | 60       | 1          | 160        | 471                 | 75 (23.7%)            | 15                               | 58       | 94 (29.7%)         | 77 (24.4%)           |

( )内は、監査事業者に占める比率

平成19年6月6日  
自動車交通局旅客課  
新輸送サービス対策室

## ツアーバスに関する全国街頭調査結果について

### 1. 趣 旨

ツアーバスについては、これまで、安全性の確保の観点から、着地における休憩睡眠施設の確保等について指導を行うとともに、実態調査等を行ってきたところであるが、安全性の確保を徹底するため、地方運輸局の職員120名が東京、大阪、名古屋等のツアーバスの発着拠点において、安全確保状況について街頭調査を行った。

### 2. 日 時

平成19年3月13日（火）夜

### 3. 調査箇所 全国で13カ所

東 京（新宿駅西口中央通り周辺）  
大 阪（大阪駅周辺、吹田市万博記念公園周辺）  
名古屋（名古屋駅太閤口周辺）  
仙 台（仙台駅東口周辺）  
新 潟（新潟駅南口周辺、長野駅東口周辺、金沢駅西口周辺）  
広 島（広島駅新幹線口周辺、岡山駅周辺、山口駅周辺）  
高 松（高松駅周辺）  
福 岡（博多駅筑紫口周辺）

### 4. 調査内容

- ・ ツアーバスの運行管理の実施状況について  
（事業者名、ツアー名、交替運転手の確保状況、運行指示書の携行状況等）
- ・ その他、ツアーバスに関する法令遵守状況について  
（自動車検査証の有無、貸切表示の有無、走行キロの確認等）

### 5. 調査結果

延べ117事業者、172両の車両を確認した具体的な結果については、別紙のとおり。

## ツアーバスに関する全国街頭調査結果について

### 1. 運輸局別調査車両数（計 172 両）

|        |       |          |
|--------|-------|----------|
| ① 東 北  | 9 両   | ( 9 者)   |
| ② 北陸信越 | 10 両  | ( 8 者)   |
| ③ 関 東  | 70 両  | ( 42 者)  |
| ④ 中 部  | 13 両  | ( 10 者)  |
| ⑤ 近 畿  | 53 両  | ( 33 者)  |
| ⑥ 中 国  | 4 両   | ( 4 者)   |
| ⑦ 四 国  | 2 両   | ( 2 者)   |
| ⑧ 九 州  | 11 両  | ( 9 者)   |
| 合 計    | 172 両 | (延べ117者) |

※ ( ) 内は、調査車両に対する運輸局別の事業者数である。

### 2. 運行の形態（計 172 両）

|                 |       |
|-----------------|-------|
| ① ツアーバス         | 110 両 |
| ② スキーバス         | 39 両  |
| ③ ツアーバス、スキーバス以外 | 4 両   |
| ④ 未確認           | 19 両  |

※1 ③ツアーバス、スキーバス以外とは、通常の観光バスの運送形態である。

※2 未確認とは、バスの発車時刻に余裕が無く、十分な聞き取り調査ができなかったもの。又は、運転者等から調査に協力が得られなかったものである。

以下、ツアーバス車両及びツアーバスとは確認出来なかったがツアーバス車両であると思われる未確認車両についての調査結果である。（計 129 両）

なお、調査は、運転者からの聞き取り、車両に表示されている旅行商品（ツアー名表示）から行っており、必ずしも正確なものではない。

### 3. ツアーバスの運行区間

|           |      |
|-----------|------|
| ① 関東～近畿   | 49 両 |
| ② 関東～中部   | 15 両 |
| ③ 関東～東北   | 14 両 |
| ④ 関東～北陸信越 | 14 両 |
| ⑤ 近畿～九州   | 6 両  |
| ⑥ 関東～四国   | 5 両  |
| ⑦ 関東～中国   | 4 両  |
| ⑧ 九州～九州   | 5 両  |
| ⑨ 未確認     | 17 両 |

※1 運行区間として、一番多いのは、関東～近畿間であった。

※2 次いで多いのは、関東～中部、東北、北陸信越間であった。

※3 調査方法は、運転者からの聞き取り、車両の表示、運行指示書からの調査等、それぞれ方法が異なるため、可能な限りにおいて区間分けを行った。

#### 4. 交替運転者の有無

- |           |     |
|-----------|-----|
| ① 交替運転者有り | 90両 |
| ② 交替運転者無し | 26両 |
| ③ 未確認     | 13両 |

※1 交替運転者無しの運行26の内訳は、

|         |    |
|---------|----|
| 関東～中部   | 9両 |
| 関東～東北   | 7両 |
| 関東～北陸信越 | 7両 |
| 九州～九州   | 3両 |

であり、比較的、運行距離の短いものが中心である。

※2 比較的運行距離が長いと思われる、関東～近畿、中国、四国、九州に関して、調査車両全てに交替運転者が確認された。

#### 5. 運行指示書の携行

- |              |                 |
|--------------|-----------------|
| ① 運行指示書の携行有り | 86両（記載事項の不備を含む） |
| ② 運行指示書の携行無し | 13両             |
| ③ 未確認        | 30両             |

#### 6. 車検証の携行

- |               |     |
|---------------|-----|
| ① 車検証の携行有り    | 62両 |
| ② 車検証のコピーのみ携行 | 5両  |
| ③ 車検証の携行無し    | 1両  |
| ④ 未確認         | 61両 |

#### 7. 車検の有効期間

- |          |     |
|----------|-----|
| ① 有効期間有り | 79両 |
| ② 有効期間無し | 0両  |
| ③ 未確認    | 50両 |

※ 車検の切れていた車両は見受けられなかった。

#### 8. 貸切バスの事業者名表示

- |          |     |
|----------|-----|
| ① 事業者名有り | 87両 |
| ② 事業者名無し | 7両  |
| ③ 未確認    | 35両 |

※ 貸切バス車両に表示しなければならない事業者名の表示の有無について調査

#### 9. 貸切の表示の有無

- |            |     |
|------------|-----|
| ① 「貸切」表示有り | 93両 |
| ② 「貸切」表示無し | 15両 |
| ③ 未確認      | 21両 |

※ 貸切バス車両に表示しなければならない「貸切」の表示の有無について調査

## ツアーバスに関する国会質問（抜粋）

平成 19 年 3 月 15 日 参議院国土交通委員会

- 旅行業者とバス事業者との力関係については以前から言われておりましたが、過当競争が旅行業者の買手市場となっていることが今回の事故を通して明らかになったと思います。多くの旅行業者が優先的な地位を濫用しているとは思いませんけれども、優先的地位を利用しての契約方法というのは独禁法に抵触するのではないかと思います。その点、いかがでございましょうか。

平成 19 年 3 月 19 日 参議院予算委員会

- 貸切りバスの規制緩和から事業者が乱立し、低運賃化、労働条件の悪化が生じています。その結果、死傷者を出すという重大事故も発生しています。新たなルールづくり、例えば安全に運行できる運賃が必要ではないですか。
- ツアーバスと高速バス路線運行は極めて類似をしています。ツアーバスの低運賃競争、労働条件の悪化です。新たなルール作りが必要であり、ツアーバスに高速路線バス同様の基準を設けなければならないと考えますが、いかがですか。

平成 19 年 5 月 11 日 衆議院予算委員会

- 安価なバスツアーはバス会社の運賃を低下させる仕組みがあると、ましてや、観光バスの大手のクリスタル観光が低運賃契約をすれば中小零細のバス会社にも低運賃が強いられていくと。こうした業界の仕組み、体質が問題の根源だという認識はお持ちでしょうか。



## 読売 刊(3面)

### ツアーバス

## 安全に影を落とす規制緩和

格安料金で人気を集めるツアーバスの安全は大丈夫か。春の観光シーズンに入るのを前に、運行態勢の点検を徹底する必要がある。

キー客を乗せた大型バスがコンクリート

大阪府吹田市で先月半ば、ス

程度しかなく、居眠り運転していたと

供述した。勤務先の長野県のバス会社が

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

21歳の運転手は警察の調べに、「今月

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

は一日休んだだけで、睡眠は連日5時間

当日も徹夜運転させていた。

長距離や夜間運転で交代の運転手を雇

くよう定めた国土交通省令や、長時間や

連続の勤務を禁じた厚生労働省告示など

に違反していた疑いがある。事故の背後

に、2000年の道路運送法改正による

規制緩和の「影」がのぞく。

貸し切りバス事業は免許制から許可制

になり、新規参入が相次いだ。事業者は

一昨年3月時点で、5年前の1・6倍の

3700業者が増えた。7割以上を10台

以下の零細業者が占める。この会社も新

規参入組で、家族経営に近かった。

一方、全体の営業収入は16%減った。

自由化で運賃は半減し、しわ寄せから運

転手の過重労働が横行している。中でも

スキーバスは、今年の暖冬が追い打ちを

かけた。規制緩和には、利用者のサービ

ス向上というプラス面もあるが、安全が

置き去りにされてはならない。

一昨年、全国の労働基準監督署が実施

したバス事業者への立ち入り調査では、

半数近くで、労働基準法違反の長時間運

転などが見つかった。運転手らの労働組

合が2年前、高速道路のサービスエリア

でバス運転手に行ったアンケートでは、

75%が居眠り運転を経験していた。

事故多発の直接の責任は、無理な運行

スケジュールを組んでいるバス会社にあ

る。同時に、バスツアーを企画する旅行

会社も、運行実態を確認すべきだ。

悪質業者を淘汰するには、行政の監督

の強化と、厳格な処分が必要だ。

事故を起こしたバス会社は、労働基準

監督署から長時間運転の通報を受け、国

交省の運輸支局が監査に入っていた。

国交省は昨年2月、監査手法を見直し

た。新規業者に開業後6か月以内の早期

監査を実施する。行政処分を受けた業者

の改善状況を調べる。抜き打ち監査もす

る。今年1月からは運輸支局の監査担当

官を全国で30人増員した。

しかし、どこまで実効を上げたのか疑

問だ。労働管理を監督する厚労省との連

携を強化し、安全の徹底へ果敢な手を打

たねばならない。

## 人気の格安ツアーバス

安い料金で人気を呼ぶツアーバス。しかし、交通関係の労働組合では「安全を図るための労働条件に問題のあるケースもある」と指摘している。



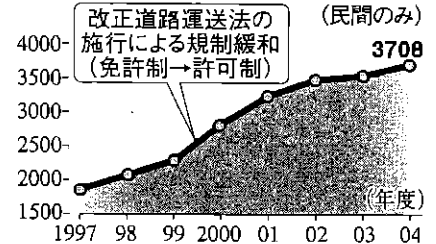
編集委員  
左山政樹

京・大阪、大阪・博多などを結んでいる。

ツアーバスが登場したのは2000年ごろ。それまで同じような形態でスキーバスが運行されていたが、スキー人口の落ち込みやマイ

運送法の施行による規制緩和でバス会社が急増したことも、より安い料金のツアーバスの参入を促した一因といわれる。民間のバス事業者数は改正前の1998年度に2077社、2004年度には3708社になり、1・8倍に膨らんだからだ。

貸し切りバスの事業者数の推移 (民間のみ)



# 競争激化 安全置き去り

### 「規則守った方が負け」の声も

旅行会社によって運行されるツアーバスは、パック旅行のバス輸送部分だけを商品化した形だ。インターネッ

カー利用などで乗客数が頭打ちになり、都市間輸送に活路を求めた。今では新幹線や高速路線バスと集客競争を繰り広げている。

・事務局次長は「新規参入のバス会社は少しでも実績を上げたいので無理な注文を引き受け、路線バスも持つ既存の会社も、閑散期などに採算割れ覚悟で受注することがあ

る。繁忙期に観光バスの仕事をとりやすくなりたいからです」と実情を明かす。

その結果、既存の高速路線バスとツアーバスの価格差も狭まってきた。例えば東京・大阪間の路線バスで最も安いのは通常で片道4300円。ツアーバスなら3900円

で、わずか400円差だ。

交通労協では、「これらの競争はバス運転手の労働条件を切りつめて実現している」という。燃料や車体維持のコストは変わらないため、労働時間の延長やパート・契約運転手の導入などで節約を図る

以外に手がないからだ。厚生労働省の大臣告示によると、運転手の拘束時間は1日13時間が基本。1回の運行が終わった後には、8時間以上の休息を求めている。しかし、複数の会社と契約している運転手の場合、8時間の休みを取っていても運転できる余地があるという。休息を挟んで別の会社の仕事を引き受けるためだ。坂本次長は「運転手の背番号制でも導入しなければ、国土交通省や厚労省の立ち入り調査もかいくぐれる」と指摘する。

私鉄、バスの労組で組織する私鉄総連の宮下正美委員長は「加盟組合は、運転手、利用者の安全を考えた労使協定を結んでいるが、新規参入組には労組のない会社も多い。労働条件を告示通りまじめに守った会社が競争に負けて後退を強いられるわけです。規制を元に戻せとまでは言わないが、どうにも納得がいかない」と話している。

安全を損なうまでの競争なら見直しも必要だろう。

## 負担増す運転手

集計より高かった。

労働時間の増加で6割強の運転手が「一瞬眠くなることがある」、3人に1人は「判断力が鈍くなり、ヒヤッとしたことがある」と答えてもいる。

今春闘の連合の集計をみても、300人未満の労組では全体で平均4846円、1.90%の賃上げを獲得したのに対し、交通・運輸産業の労組は1998円、0.91%にとどまった。競争が労働条件向上に寄与していないようだ。

読 売 新 聞

平成 19 年 4 月 25 日 (水) 朝刊



## 旅行業の現状について

# 旅行業者の登録区分等

| 登録の種類    | 旅行業者数        | 登録の業務範囲                                                                             | 基準資産額       | 営業保証金<br>(井済限度額) | (保証社員の場合の井<br>済業務保証金分担金)                       | 登録行政庁<br>(監督官庁)       | 登録有効期間    | 旅行業務取扱<br>管理者の選任                                                                                                                  |
|----------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------|------------------|------------------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 旅行業      | 781          | ①国内・海外募集型企画旅行の実施<br>②国内・海外受注型企画旅行及び手配旅行の取り扱い<br>③国内・海外募集型企画旅行の受託販売                  | 3,000万円以上   | 7,000万円          | (1,400万円)                                      | 国土交通大臣                | 5年間       | ・営業所ごとに1名以上選任しておくことが必要である。<br>・旅行業務を取り扱う物が1名のおみの営業所においても、選任しておくかなければならない。<br>・従業員数が概ね10名以上の営業所においては、2名以上選任しておくよう指導されている。(国土交通省通達) |
|          |              | ①国内募集型企画旅行の実施<br>②国内・海外受注型企画旅行及び手配旅行の取り扱い<br>③国内・海外募集型企画旅行の受託販売                     | 700万円以上     | 1,100万円          | (220万円)                                        | 主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事 | 5年間       | ・海外旅行業務を取り扱う営業所においては、必ず、総合旅行業務取扱管理者を選任しておくかなければならない。<br>・旅行業務取扱管理者は、他の営業所の旅行業務取扱管理者となることはできない(兼任の禁止)                              |
|          |              | ①一定条件下における、国内募集型企画旅行の実施<br>①国内・海外受注型企画旅行及び手配旅行の取り扱い<br>②国内・海外募集型企画旅行の受託販売           | 300万円以上     | 300万円            | (60万円)                                         |                       |           |                                                                                                                                   |
| 旅行業者代理業者 | 1,015        | ・取り扱う業務の範囲は、所屬旅行業者から委託を受けた範囲に限定される。<br>・旅行契約の契約当事者になることはできない。<br>・旅行相談業務を行うことはできない。 | 財産的基礎は問わない。 | 営業保証金の供託義務はない。   | (旅行業者代理業者が保証社員になることはなく、井済業務保証金分担金の納付義務は発生しない。) | 主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事 | 期限はない。    | ・選任した者の全てが、交付したときは、その営業所では、新たに管理者を選任するまでの間は、旅行業務に關し旅行者と契約することはできない。                                                               |
|          |              | ・施行規則第1条の2<br>・旅行業法第14条の2                                                           | 施行規則第3条     | ・施行規則第7条         | ・旅行業協会の井済業務規約                                  | ・施行規則第1条              | 旅行業法第6条の2 | ・旅行業法第11条の2                                                                                                                       |
| 関係条項他    | 合計<br>10,702 |                                                                                     |             |                  |                                                |                       |           |                                                                                                                                   |

※注 ①旅行業者数は、平成17年4月1日現在の業者数による。(資料:国土交通省旅行振興課)

②第三種旅行業は、地域限定かつ当日払いの条件下に国内募集型企画旅行を実施可能。

③営業保証金の額は、当該旅行業者の前事業年度旅行者との取引額に応じて決められ(旅行業法第8条)、上記の額はその最低限の金額である。旅行業協会の会員(保証社員)となった場合の旅行業者の井済限度額は、当該旅行業者の営業保証金の額までである。(旅行業法第22条の9第6項)

④旅行業協会の会員になるときは、井済業務保証金分担金として当該旅行業者の営業保証金の額の5分の1に相当する額を、旅行業協会に納付しなければならない。(旅行業法第22条の10)この場合は、当該旅行業者は営業保証金の供託義務を免除される。(旅行業法第22条の14)

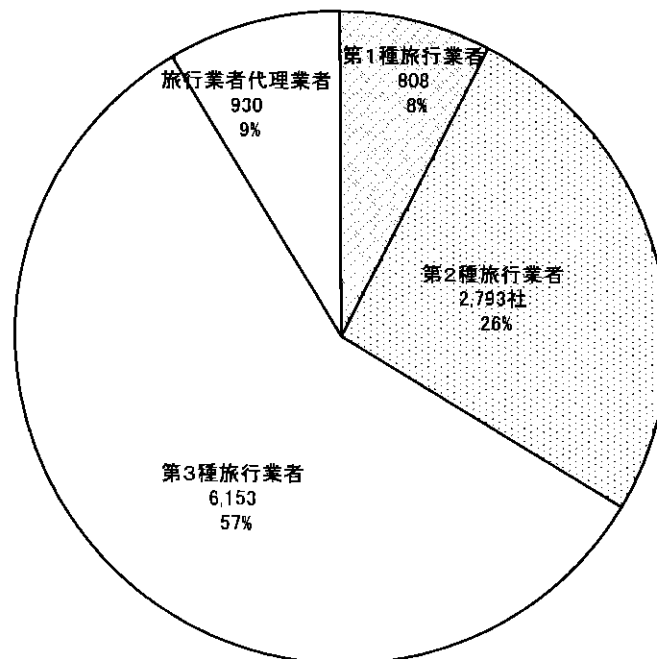
⑤現在、国土交通大臣の指定を受けた旅行業協会は、社団法人に本旅行業協会(JATA)と社団法人全国旅行業協会(ANTA)との二つである。旅行業協会に加入するかどうか、加入する場合はいずれの協会に加入するかは旅行業者の任意の判断にまかされている。

## 旅行業者数の推移

| 年度     | 第1種旅行業者 | 第2種旅行業者 | 第3種旅行業者 | 旅行業代理業者 | 計      |
|--------|---------|---------|---------|---------|--------|
| 平成9年度  | 949     | 2,714   | 5,577   | 1,591   | 10,831 |
| 平成10年度 | 936     | 2,737   | 5,822   | 1,481   | 10,976 |
| 平成11年度 | 896     | 2,755   | 5,971   | 1,439   | 11,061 |
| 平成12年度 | 874     | 2,747   | 6,090   | 1,358   | 11,069 |
| 平成13年度 | 868     | 2,762   | 6,188   | 1,308   | 11,126 |
| 平成14年度 | 855     | 2,776   | 6,312   | 1,201   | 11,144 |
| 平成15年度 | 841     | 2,782   | 6,314   | 1,129   | 11,066 |
| 平成16年度 | 873     | 2,765   | 6,259   | 1,061   | 10,958 |
| 平成17年度 | 781     | 2,727   | 6,179   | 1,015   | 10,702 |
| 平成18年度 | 808     | 2,793   | 6,153   | 930     | 10,684 |

(注)各年度末の数字

旅行業者の業種別割合(平成18年)



# 旅行業者(第1種旅行業者を除く)等の都道府県分布

| 都道府県 | 第2種旅行業 | 第3種旅行業 | 旅行業者代理業者 |
|------|--------|--------|----------|
| 北海道  | 118    | 110    | 30       |
| 青森県  | 31     | 22     | 7        |
| 岩手県  | 33     | 31     | 11       |
| 宮城県  | 43     | 78     | 13       |
| 福島県  | 56     | 63     | 16       |
| 秋田県  | 22     | 26     | 16       |
| 山形県  | 39     | 39     | 11       |
| 新潟県  | 59     | 70     | 18       |
| 長野県  | 103    | 101    | 26       |
| 茨城県  | 138    | 99     | 17       |
| 栃木県  | 77     | 144    | 12       |
| 群馬県  | 65     | 116    | 21       |
| 埼玉県  | 150    | 299    | 29       |
| 千葉県  | 109    | 226    | 14       |
| 東京都  | 328    | 1,616  | 146      |
| 神奈川県 | 77     | 237    | 18       |
| 山梨県  | 27     | 86     | 5        |
| 富山県  | 59     | 69     | 6        |
| 石川県  | 29     | 76     | 9        |
| 福井県  | 25     | 55     | 8        |
| 岐阜県  | 45     | 94     | 9        |
| 静岡県  | 77     | 137    | 34       |
| 愛知県  | 136    | 344    | 50       |
| 三重県  | 43     | 76     | 15       |
| 滋賀県  | 23     | 74     | 21       |
| 京都府  | 54     | 142    | 20       |
| 大阪府  | 155    | 603    | 91       |
| 兵庫県  | 73     | 179    | 33       |
| 奈良県  | 17     | 48     | 7        |
| 和歌山県 | 30     | 55     | 13       |
| 鳥取県  | 13     | 11     | 3        |
| 島根県  | 18     | 15     | 9        |
| 岡山県  | 60     | 77     | 23       |
| 広島県  | 61     | 103    | 18       |
| 山口県  | 25     | 19     | 12       |
| 徳島県  | 22     | 36     | 3        |
| 香川県  | 33     | 39     | 4        |
| 愛媛県  | 43     | 37     | 9        |
| 高知県  | 10     | 36     | 6        |
| 福岡県  | 55     | 216    | 48       |
| 佐賀県  | 8      | 15     | 12       |
| 長崎県  | 22     | 20     | 9        |
| 熊本県  | 38     | 52     | 13       |
| 大分県  | 24     | 23     | 8        |
| 宮崎県  | 25     | 39     | 10       |
| 鹿児島県 | 42     | 50     | 12       |
| 沖縄県  | 53     | 50     | 5        |
| 計    | 2,793  | 6,153  | 930      |

平成19年4月1日現在

旅行業者の旅行取扱実績

登録区分別取扱実績

○第1種旅行業者の取扱実績

|       | 取扱人員(千人) |             |        |        | 売上高(億円) |             |        |        |
|-------|----------|-------------|--------|--------|---------|-------------|--------|--------|
|       | 海外旅行     | 外国人<br>国内旅行 | 国内旅行   | 計      | 海外旅行    | 外国人<br>国内旅行 | 国内旅行   | 計      |
| 平成9年  | 21,413   | 601         | 30,973 | 52,987 | 36,159  | 425         | 41,784 | 78,368 |
| 平成10年 | 18,582   | 536         | 34,149 | 53,267 | 28,091  | 333         | 38,777 | 67,201 |
| 平成11年 | 20,007   | 604         | 38,551 | 59,162 | 28,369  | 368         | 37,889 | 66,626 |
| 平成12年 | 20,195   | 705         | 43,611 | 64,511 | 28,577  | 347         | 37,337 | 66,261 |
| 平成13年 | 17,542   | 682         | 45,513 | 63,737 | 24,859  | 358         | 35,894 | 61,111 |
| 平成14年 | 17,042   | 629         | 45,600 | 63,271 | 25,049  | 411         | 33,900 | 59,360 |
| 平成15年 | 11,281   | 472         | 48,563 | 60,316 | 17,777  | 304         | 33,950 | 52,031 |
| 平成16年 | 15,309   | 613         | 41,316 | 57,238 | 23,275  | 385         | 30,048 | 53,708 |
| 平成17年 | 15,878   | 620         | 67,907 | 84,405 | 24,503  | 363         | 31,615 | 56,481 |

○第2種旅行業者の取扱実績

|       | 売上高(億円) |       |        |
|-------|---------|-------|--------|
|       | 海外旅行    | 国内旅行  | 計      |
| 平成9年  | 783     | 9,534 | 10,317 |
| 平成10年 | 784     | 7,641 | 8,425  |
| 平成11年 | 762     | 7,369 | 8,131  |
| 平成12年 | 721     | 6,815 | 7,536  |
| 平成13年 | 582     | 6,437 | 7,019  |
| 平成14年 | 471     | 6,390 | 6,861  |
| 平成15年 | 369     | 4,770 | 5,139  |
| 平成16年 | 369     | 4,129 | 4,498  |

○第3種旅行業者の取扱実績

|       | 売上高(億円) |       |       |
|-------|---------|-------|-------|
|       | 海外旅行    | 国内旅行  | 計     |
| 平成8年  | 1,525   | 3,407 | 4,932 |
| 平成9年  | 1,501   | 3,281 | 4,782 |
| 平成10年 | 1,628   | 2,854 | 4,482 |
| 平成11年 | 1,634   | 2,609 | 4,243 |
| 平成12年 | 1,656   | 2,469 | 4,125 |
| 平成13年 | 1,637   | 2,360 | 3,997 |
| 平成14年 | 1,319   | 2,200 | 3,519 |
| 平成15年 | 1,451   | 2,231 | 3,682 |
| 平成16年 | 1,414   | 2,230 | 3,644 |

(注)旅行業取扱実績等報告集計表による。



## 旅行業者の従業員規模別旅行業者数、営業所数

### 第1種旅行業者

2004年

| 区分<br>旅行業部門<br>従業員数 | 旅行業者数 | 営業所数  |      |       |
|---------------------|-------|-------|------|-------|
|                     |       | 自社    | 代理業者 | 計     |
| 20人以下               | 302   | 477   | 56   | 533   |
| 21～50人              | 134   | 506   | 52   | 558   |
| 51～100人             | 65    | 542   | 21   | 563   |
| 101～300人            | 37    | 459   | 38   | 497   |
| 301～500人            | 9     | 180   | 4    | 184   |
| 501～1000人           | 8     | 491   | 11   | 502   |
| 1001人以上             | 12    | 2,000 | 784  | 2,784 |
| 計                   | 567   | 4,655 | 966  | 5,621 |

### 第2種旅行業者

2003年

| 区分<br>旅行業部門<br>従業員数 | 旅行業者数 | 営業所数  |      |       |
|---------------------|-------|-------|------|-------|
|                     |       | 自社    | 代理業者 | 計     |
| 5人以下                | 1,253 | 1,412 | 17   | 1,429 |
| 6～10人               | 541   | 853   | 8    | 861   |
| 11～20人              | 231   | 622   | 7    | 629   |
| 21～50人              | 92    | 426   | 18   | 444   |
| 51人～100人            | 20    | 188   | 4    | 192   |
| 101～300人            | 6     | 131   | 1    | 132   |
| 301人以上              | 8     | 974   | 9    | 983   |
| 計                   | 2,151 | 4,606 | 64   | 4,670 |

### 第3種旅行業者

2003年

| 区分<br>旅行業部門<br>従業員数 | 旅行業者数 | 営業所数  |      |       |
|---------------------|-------|-------|------|-------|
|                     |       | 自社    | 代理業者 | 計     |
| 5人以下                | 3,769 | 3,979 | 69   | 4,048 |
| 6～10人               | 400   | 565   | 16   | 581   |
| 11～20人              | 74    | 164   | 0    | 164   |
| 21～50人              | 29    | 107   | 0    | 107   |
| 51人～100人            | 4     | 12    | 0    | 12    |
| 101～300人            | 4     | 129   | 0    | 129   |
| 301人以上              | 1     | 1     | 0    | 1     |
| 計                   | 4,281 | 4,957 | 85   | 5,042 |

○ 標準旅行業約款（平成16年12月16日 国土交通省1593号）（抄）

## 募集型企画旅行契約の部

### 第七章 責任

#### （当社の責任）

第二十七条 当社は、募集型企画旅行契約の履行に当たって、当社又は当社が第四条の規定に基づいて手配を代行させた者（以下「手配代行者」といいます。）が故意又は過失により旅行者に損害を与えたときは、その損害を賠償する責に任じます。ただし、損害発生の日から起算して二年以内に当社に対して通知があったときに限ります。

2 旅行者が天災地変、戦乱、暴動、運送・宿泊機関等の旅行サービス提供の中止、官公署の命令その他の当社又は当社の手配代行者の関与し得ない事由により損害を被ったときは、当社は、前項の場合を除き、その損害を賠償する責任を負うものではありません。

3 当社は、手荷物について生じた第一項の損害については、同項の規定にかかわらず、損害発生の日から起算して、国内旅行にあつては十四日以内に、海外旅行にあつては二十一日以内に当社に対して通知があったときに限り、旅行者一名につき十五万円を限度（当社に故意又は重大な過失がある場合を除きます。）として賠償します。

#### （特別補償）

第二十八条 当社は、前条第一項の規定に基づく当社の責任が生ずるか否かを問わず、別紙特別補償規程で定めるところにより、旅行者が募集型企画旅行参加中にその生命、身体又は手荷物の上に被った一定の損害について、あらかじめ定める額の補償金及び見舞金を支払います。

2 前項の損害について当社が前条第一項の規定に基づく責任を負うときは、その責任に基づいて支払うべき損害賠償金の額の限度において、当社が支払うべき前項の補償金は、当該損害賠償金とみなします。

3 前項に規定する場合において、第一項の規定に基づく当社の補償金支払義務は、当社が前条第一項の規定に基づいて支払うべき損害賠償金（前項の規定により損害賠償金とみなされる補償金を含みます。）に相当する額だけ縮減するものとします。

4 当社の募集型企画旅行参加中の旅行者を対象として、別途の旅行代金を收受して当社が実施する募集型企画旅行については、主たる募集型企画旅行契約の内容の一部として取り扱います。

◆ 特別補償の概要

| 補償金等の種類                                    |   |          | 補償金等の支払条件                                                                                                          | 補償金等の支払額                                                                                                                 |                                                                             |
|--------------------------------------------|---|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 傷<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>害 | ① | 死亡補償金    | 旅行者が、企画旅行参加中の事故により傷害を被り、事故の日から180日以内に死亡したとき                                                                        | 海外旅行<br>国内旅行                                                                                                             | 2,500万円<br>1,500万円                                                          |
|                                            | ② | 後遺障害補償金  | 旅行者が、企画旅行参加中の事故により傷害を被り、事故の日から180日以内に後遺障害が生じたとき                                                                    | 後遺障害の程度に応じて、死亡補償金の額の3%～100%                                                                                              |                                                                             |
|                                            | ③ | 入院見舞金    | 旅行者が、企画旅行参加中の事故により傷害を被り、平常の業務に従事すること又は平常の生活ができなくなり、かつ入院した場合、あるいは規程別表第3に定める状態にあって、医師の治療を受けている場合、その状態にある日数(入院日数)に応じて | 海外旅行<br>入院日数<br>180日以上<br>90日以上180日未満<br>7日以上90日未満<br>7日未満<br>国内旅行<br>入院日数<br>180日以上<br>90日以上180日未満<br>7日以上90日未満<br>7日未満 | 入院見舞金<br>40万円<br>20万円<br>10万円<br>4万円<br>入院見舞金<br>20万円<br>10万円<br>5万円<br>2万円 |
|                                            | ④ | 通院見舞金    | 旅行者が、企画旅行参加中の事故により傷害を被り、平常の業務に従事すること又は平常の生活に支障が生じ、かつ、通院が3日以上となった場合、その日数に応じて                                        | 海外旅行<br>通院日数<br>90日以上<br>7日以上90日未満<br>3日以上7日未満<br>国内旅行<br>通院日数<br>90日以上<br>7日以上90日未満<br>3日以上7日未満                         | 通院見舞金<br>10万円<br>5万円<br>2万円<br>通院見舞金<br>5万円<br>2万5千円<br>1万円                 |
| 携<br>帯<br>品                                | ⑤ | 携帯品損害補償金 | 旅行者が、企画旅行参加中の事故により、その所有の身の回り品に損害を被ったとき                                                                             | 実損害額に応じて最高15万円まで。(但し、3,000円以下のときは、支払わない。)                                                                                |                                                                             |

(社) 日本旅行業協会会長 あて

(社) 全国旅行業協会会長 あて

国土交通省総合政策局旅行振興課長

## 「ツアーバス」に係る募集型企画旅行の適正化について

昨今、旅行業者が募集型企画旅行として行う、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない、単に 2 地点間の移動のみを主たる目的とした「ツアーバス」と呼ばれる旅行サービスの伸長が見られるが、これを利用する旅行者保護の徹底を図る観点から、当該募集型企画旅行の実施について、下記のとおり取り扱うこととしたので、貴協会傘下会員に対し周知徹底を図られたい。

### 記

1. ツアーバスに係る募集型企画旅行については、それが単なる 2 地点間の移動を目的としたものであったとしても、正規の貸切契約に基づき運行されている限り、企画・実施旅行業者に道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)上の問題は生じない。

しかしながら、企画・実施旅行業者が道路運送法第 4 条に基づき一般貸切旅客自動車運送事業の許可を得ていない事業者との間で貸切契約を締結する、ツアーの発地又は着地のいずれにも営業区域を有しない一般貸切旅客自動車運送事業者との間で貸切契約を締結する、労働基準法(昭和 22 年法律第 49 号)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」(平成 13 年国土交通省告示第 1675 号)に違反するような長時間労働を強いる、道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)で定められた最高速度を違反する速度での走行を強いる、等を行った場合には、旅行者の安全が脅かされるのみならず、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、こうした行為は絶対に行わないこと。

2. ツアーバスに係る募集型企画旅行を行うに当たっては、他の募集型企画旅行の場合と同様、旅行者保護の観点から、以下の点に特に留意すること。

- ① 募集広告を行う場合には、一般乗合旅客自動車運送事業による運送サービスの手配旅行と混同させるような広告を行ってはならない。これを行った場合、旅行業法（昭和27年法律第239号。以下「法」という。）第12条の7に違反する可能性がある。
- ② 旅行契約の締結に当たっては、法第12条の4及び第12条の5に基づき、確実に取引条件の説明を行うとともに、一般乗合旅客自動車運送事業の場合と異なり、実態として乗車券が交付されない以上、必要事項を記載した取引条件説明書面・契約書面の交付を行わなければならない（旅行者の承諾を得て、情報通信の技術を利用して交付することも可能。）。
- ③ 旅行当日、出発地において旅行代金を収受する場合には、貸切バスの乗務員ではなく、法第12条の6に定めるところに従い、旅行業者等の外務員の資格を持った者が行わなければならない。
- ④ 外務員が常時一定の場所で契約の申込みを受け付けるような場合、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必要がある。

都道府県旅行業担当部長 あて

国土交通省総合政策局旅行振興課長

## 「ツアーバス」に係る募集型企画旅行の適正化について

昨今、旅行業者が募集型企画旅行として行う、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない、単に2地点間の移動のみを主たる目的とした「ツアーバス」と呼ばれる旅行サービスの伸長が見られるが、これを利用する旅行者保護の徹底を図る観点から、当該募集型企画旅行の実施について、下記のとおり取り扱うこととしたので了知されたい。

また、本件については、別添写しのとおり、(社)日本旅行業協会会長及び(社)全国旅行業協会会長に対し傘下会員に対する周知徹底方要請したところであるが、同協会非加盟の第2種旅行業者、第3種旅行業者及び旅行業者代理業者に対しても周知徹底するようよろしくお取り計らわれない。

### 記

1. ツアーバスに係る募集型企画旅行については、それが単なる2地点間の移動を目的としたものであったとしても、正規の貸切契約に基づき運行されている限り、企画・実施旅行業者に道路運送法(昭和26年法律第183号)上の問題は生じない。

しかしながら、企画・実施旅行業者が道路運送法第4条に基づき一般貸切旅客自動車運送事業の許可を得ていない事業者との間で貸切契約を締結する、ツアーの発地又は着地のいずれにも営業区域を有しない一般貸切旅客自動車運送事業者との間で貸切契約を締結する、労働基準法(昭和22年法律第49号)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」(平成13年国土交通省告示第1675号)に違反するような長時間労働を強いる、道路交通法(昭和35年法律第105号)で定められた最高速度を違反する速度での走行を強いる、等を行った場合には、旅行者の安全が脅かされるのみならず、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、こうした行為は絶対に行わないこと。

2. ツアーバスに係る募集型企画旅行を行うに当たっては、他の募集型企画旅行の場合と同様、旅行者保護の観点から、以下の点に特に留意すること。

- ① 募集広告を行う場合には、一般乗合旅客自動車運送事業による運送サービスの手配旅行と混同させるような広告を行ってはならない。これを行った場合、旅行業法（昭和27年法律第239号。以下「法」という。）第12条の7に違反する可能性がある。
- ② 旅行契約の締結に当たっては、法第12条の4及び第12条の5に基づき、確実に取引条件の説明を行うとともに、一般乗合旅客自動車運送事業の場合と異なり、実態として乗車券が交付されない以上、必要事項を記載した取引条件説明書面・契約書面の交付を行わなければならない（旅行者の承諾を得て、情報通信の技術を利用して交付することも可能。）。
- ③ 旅行当日、出発地において旅行代金を収受する場合には、貸切バスの乗務員ではなく、法第12条の6に定めるところに従い、旅行業者等の外務員の資格を持った者が行わなければならない。
- ④ 外務員が常時一定の場所で契約の申込みを受け付けるような場合、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必要がある。

## 今後の検討項目

- 貸切バスに係る安全規制の在り方
- 貸切バスにおける契約の在り方
- 貸切バスに係る利用者等への情報提供の在り方
- その他



## 貸切バスに関する安全等対策検討会スケジュール

(案)

|                                |        |                                                           |
|--------------------------------|--------|-----------------------------------------------------------|
| 6月6日(水)<br>13:30~<br>10階共用会議室B | 第1回検討会 | 貸切バス事業の現状<br>旅行業の現状<br>今後の進め方                             |
| 6月下旬<br>、<br>7月上旬              |        | 事業者ヒアリング<br>労働組合ヒアリング<br>(2~3回程度で)                        |
| 7月下旬                           |        | ・ 貸切バスの安全・安心の確保のための<br>基準等のあり方等の検討<br><br>・ 運送の引受けのあり方の検討 |
| 8月                             |        | 有識者からの意見聴取 等                                              |
| 8月                             |        | とりまとめ(案)                                                  |
| 9月                             |        | 最終とりまとめ                                                   |