

貸切バスに関する安全等対策検討会（第2回）

日 時：平成19年7月23日（月）
14：00～16：30
場 所：高等海難審判庁審判業務室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 貸切バス事業者に対する地方運輸局におけるヒアリングの結果について
3. 旅行業者に対するアンケートの結果について
4. 貸切バス事業者ヒアリング
5. 旅行業者ヒアリング
6. 閉 会

貸切バス事業者に対するヒアリング調査の結果について

I. 調査概要

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

II. 調査結果

本調査結果は、事業者から提出された調査票を単純集計したものである。

1. 調査対象事業者の概要（平成19年3月31日現在）

① 車両規模別・許可日別事業者数

(単位：者)

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

② 平均車両数、平均従業員数等

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

③ 最近の経営状況について

改善傾向	4者	・収支は改善されてきているが、運賃は下落傾向。 ・平日の学校送迎が好調
横ばい	9者	・收受運賃・料金下落 ・燃料費等の高騰（運賃転嫁できない）
悪化傾向	6者	・收受運賃・料金下落 ・燃料費・人件費等の高騰 ・新規参入事業者の増加による過当競争

2. 貸切バスの状況

(1) 貸切バスの運行形態

① 運行形態別割合

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

注1：自社扱いとは、利用者から直接、運送の申込みがあったものをいう。

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

② 自社扱い・旅行業者扱いの割合別事業者数及びツアーバス実施割合別事業者数

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

③ ツアーバスの主な運行区間、主な運行区間の運行開始日及び運行日

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

(2) 運送契約の状況

① 運送の申込みの時期

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

注：運送の申込みには、車両の確保のみを目的とした事前の申込みを除く。

② 運送の申込における書面・口頭の割合、書面によらない場合の主な理由

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

注：運送の申込みには、車両の確保のみを目的とした事前の申込みを除く。

③ 乗車券の交付

	自社扱い	旅行業者扱い	
		ツアーバス以外	ツアーバス
乗車券の 交付・交付なし の割合	交付 18.8 %	交付 13.7 %	交付 13.3 %
	交付なし 81.2 %	交付なし 86.3 %	交付なし 86.7 %
	合計 100.0 %	合計 100.0 %	合計 100.0 %
交付しない 場合の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・別途、契約があるため ・長年の運送依頼者のため ・後日、精算を行っているため 	<ul style="list-style-type: none"> ・別途、契約があるため ・後日、精算を行っているため ・旅行業者から要望がないため 	<ul style="list-style-type: none"> ・別途、契約があるため ・後日、精算を行っているため

④ 運送契約の期間

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

⑤ 契約内容の変更の有無、有りの場合の申出の時期、主な変更内容

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

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

⑥ 運賃・料金の決定方法、届出運賃・料金との比較

			自社扱い	旅行業者扱い	
				ツアーバス以外	ツアーバス
届出運賃・料金での決定の有無			有 50.0 % 無 50.0 %	有 31.6 % 無 68.4 %	有 0.0 % 無 100.0 %
届出運賃 料金によ らない場 合の決定 方法、届出 運賃に対 する割合	① 同業他社の運賃・料金	当該運賃による割合	49.0 %	20.6 %	25.0 %
		届出運賃に対する割合	63.0 %	68.8 %	60.0 %
	② 旅行業者から示され た運賃・料金	当該運賃による割合	/	66.5 %	46.4 %
		届出運賃に対する割合	/	56.9 %	40.8 %
	③ その他(依頼者との交 渉額等)	当該運賃による割合	51.0 %	12.9 %	28.6 %
		届出運賃に対する割合	73.4 %	—	50.0 %

⑦ 運行指示の内容

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

注. %は、回答事業者数（20者、14者）に対する割合である。

(3) 安全確保のための措置

① 交替運転手の配置の考え方

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

② 着地における睡眠施設及び駐車場の確保状況

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

③ 運転者に対する安全指導の状況

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

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

④ 独自の過労防止の取り組み

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

(4) ツアーバスを運行するメリット・デメリット

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

(5) 旅行者から求められている事項（複数回答）

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

注. %は、回答事業者数（20者）に対する割合である。

(6) 旅行者に望むこと

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

(7) 貸切バスを活用した旅行の健全発展・需要拡大に向けた意見・要望

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

(8) 現行法制度等に対する意見・要望

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

「貸切バスを利用した国内旅行商品の実態調査」について

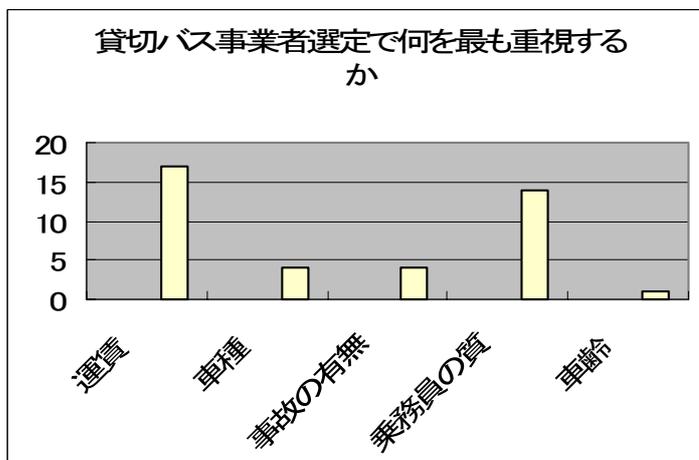
I. 調査の概要

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

II. 調査結果

(1) 貸切バス事業者との契約の状況等

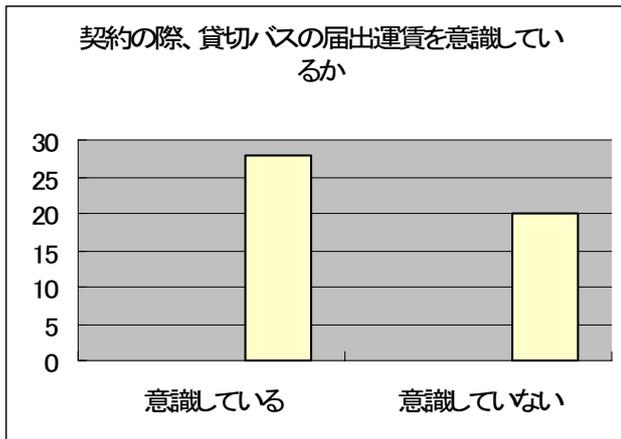
① 貸切バス事業者を選定する際には、何を最も重視しますか。（択一）



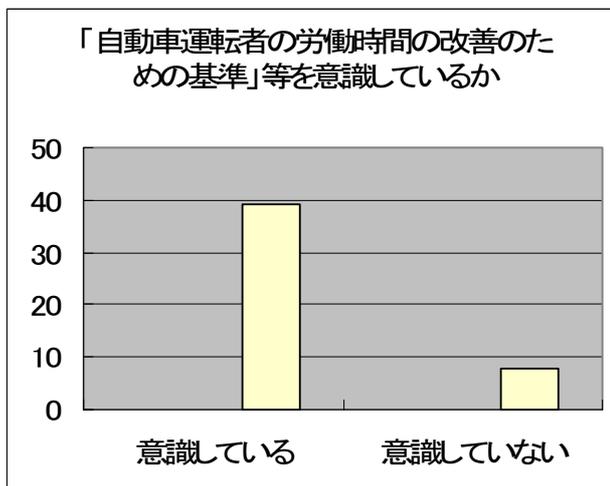
(その他)

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

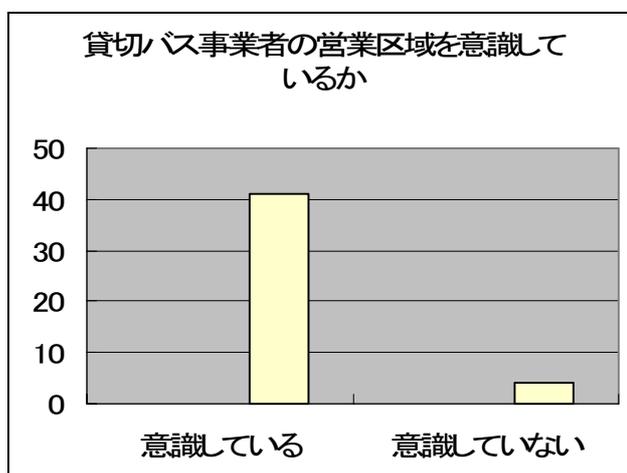
② 貸切バス事業者との契約の際、貸切バスの届出運賃を意識していますか。(択一)



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

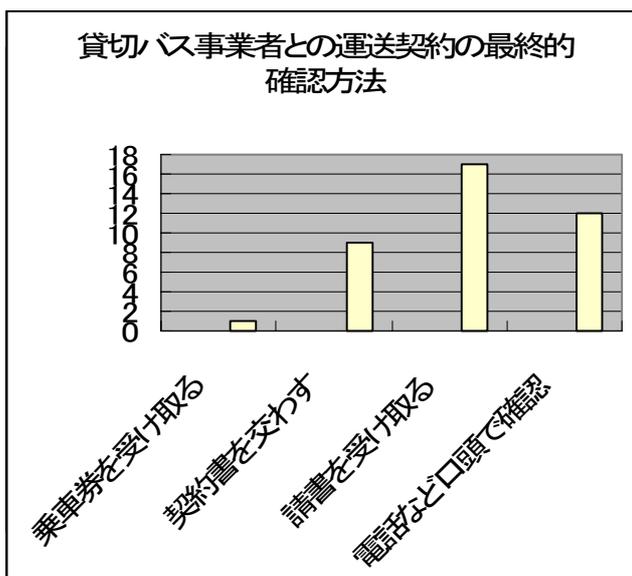


④ 貸切バス事業者に運行を依頼する場合に、貸切バス事業者の営業区域を意識していますか。(択一)



⑤ 貸切バス事業者との運送契約の最終的確認は主に何をもって行っていますか。

(択一)



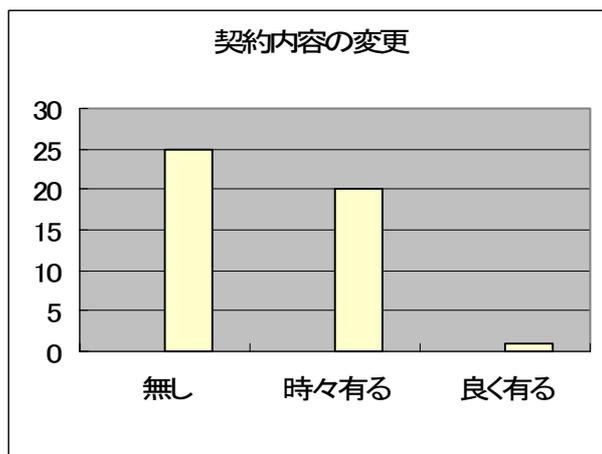
(その他)

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

⑤-2 「乗車券」以外の場合の主な理由

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

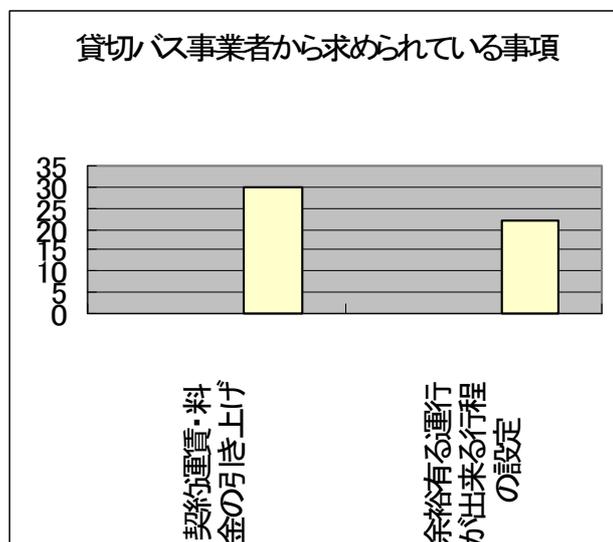
⑥ 契約内容を途中で変更することはありますか。有りの場合は、その主な内容を記載して下さい。(択一)



⑥-2 有りの場合、その主な内容

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

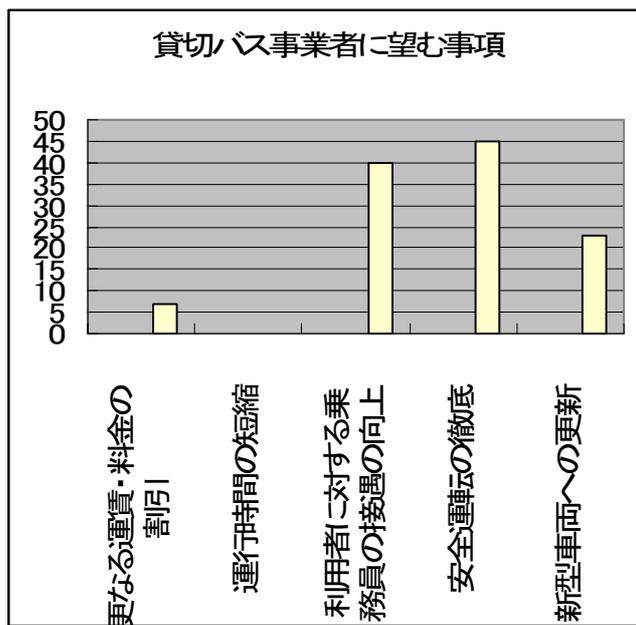
(2) 貸切バス事業者から求められている事項はありますか。(複数選択可)



(その他)

- 配車から出発までの時間の短縮。特に、駅周辺や学校で校庭に入れず、学校の周辺に配車依頼の場合。労基法に基づく乗務員の拘束時間（最大 1 日 16 時間）の遵守
- バスガイド料金の別立て支払い
- 行程内容の確認を早めに
- 年間を通した安定した仕事量

(3) 貸切バス事業者に望む事項（複数選択可）



(その他)

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

(4) その他意見・要望

- 営業区域を隣県まで拡大していただきたいです。理由としましては県境に近い市町村ですと隣県から配車した方が近く、渋滞等がなくスムーズに配車ができる場合があります。スムーズに仕事ができると考えられるからです。
- 都市における大型バスの駐車場がなくどんどん遠方になっている、旅行者向けの駐車場の確保を県・市で増やして欲しい。
- 新規参入バス会社によるダンピングされた料金が市場の実勢料金となっている現状では、バス会社の健全な経営は成り立たず、無理な運行等の環境悪化に繋がっています。任意団体であるバス協会からの指導では効果は期待出来ず、白バス問題も含め関係機関からの指導が必要だと思います。旅行会社としては、価格訴求形の商品設定から内容差別化の商品への企画段階から思考の切り替えが必要となります。
- きちんとした運行管理、乗務員教育のためのコストをかけることのできる運賃水準でなければ、運行管理をおろそかにする業者は後を絶たず、悪貨が良貨を駆逐することになると思います。
- バス運賃の引上げには反対しないが、そうすることにより、より一層、安全他に反映されるのかは正直なところわからない。
- 思いついた点を箇条書きであげてみました。・バス会社、旅行会社が、安全に関する情報をお客様に分かりやすい言葉で公表する。・安全が確保された上で初めて、バス業界、旅行業界、会社の発展、皆様の幸せがあることの再認識にたち、安全のコス

トについて、各バス会社と旅行会社間で再度十分な検討を実施する。・大都市（東京、大阪、名古屋等）での、お客様の安全、利便性が確保される大型バス駐車場の確保が必要。・バス会社、旅行会社の安全に関する格付けを、第三者機関で実施する。・小規模、新免バス会社が参加する、新バス協の設立。旅行業で言う J A T A と A N T A をイメージしています。これによってバス会社全体を網羅し、教育、管理できることを目的としています。

- 最低公示価格が決まっている以上、行政等の入札に、最低入札価格を決めて欲しい。
- 規制緩和による貸切バス事業者（特に小規模）が増えたことによって、いわゆる車庫飛ばしによる規制対象区域外に事業所を構えるバス事業者のバス車両の質（13年以上にわたる使用）の低下およびバス料金の低価格化で、お客様（消費者）には、低価格のバス料金というメリットになっているが、安全面はどうか、また、法令遵守で安全運行をおこなっているバス会社や旅行会社には、収入低下等のデメリットになっている。

やはり、安全運行のための車両の整備（新車導入）や乗務員の確保には、経費がかかるので適性の貸切バス料金が必要であり、そのためには、NOX-PM 法等の規制をかけるのであれば、区域限定でなく全国一律にしなければ、公正な競争ができないのではないかと。

- 区域外の運行に関してですが、お客様のニーズを考えた時、どうしても一定の地域の運行に集中する場合があります。そのため一定の区域のバス会社に手配が集中することがあります。お客様とバス会社にとっての安全性を考え、隣接県のバス会社からの手配が可能であるなどの、区域外の規制が少し緩和されればと思います。
- 最近では異常な運賃のため、バスの更新も出来ず 150 万キロ以上も走行しているバスが故障や事故、タイヤの破損事故等を多数起こしている。例えば 10 年以上のバスはナンバーの登録を受け付けないなどのある程度の規制は必要だと思います。

など