

# 「バス事業のあり方検討会」 報告書

～高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて～

平成24年3月30日

バス事業のあり方検討会

# ■ 目 次 ■

## I. 本検討会の開催の経緯について (P 1)

## II. 高速バスの健全な発展に向けて (P 3)

1. はじめに (P 3)
2. 高速バス分野における対策について (P 5)
3. 高速バス市場のさらなる発展に向けて (P 9)

## III. 貸切バスの健全な発展に向けて (P 10)

1. はじめに (P 10)
2. 貸切バス分野における対策について (P 11)
3. 貸切バス市場のさらなる発展に向けて (P 19)

## IV. 今後の課題 (P 20)

1. 対策の着実な実施とフォローアップ (P 20)
2. 今後の議論が望まれる課題 (P 20)

(別紙1) 高速乗合バス規制の見直し案の概要 (P 22)

(別紙2) 高速バス分野における工程表 (P 26)

(別紙3) 貸切バス分野における工程表 (P 27)

(参考資料)

- ・「バス事業のあり方検討会」委員名簿 (P 28)

## I. 本検討会の開催の経緯について

バス事業は、一般路線バス、高速バス、貸切バスに大別される。いずれも国民生活と密接な関係があり、社会的にも様々な役割を期待されることが多く、長年にわたり、我が国の社会経済の発展に大きく貢献してきた。しかしながら、このような重要な役割の一方で、バス事業は、少子高齢化、マイカーの普及や規制緩和後の競争の激化などの構造変化の中で、かつてのように十分な付加価値・競争力を創造できなくなっている。この結果、価格やコストが重視され、安全が軽視されたり、労働条件が悪化するなど、未来への明るい展望を拓けない状況にあり、このような閉塞的な状況からの脱却が課題となっている。

このうち、高速バスはバス産業における成長分野であり、我が国の基幹的な公共交通機関として地域間交流の拡大を支える存在となっている。従来から都市間バス輸送を担ってきた高速乗合バス（注1）に加え、近年、高速ツアーバス（注2）が急速に輸送人員を伸ばしているが、それぞれの業態に応じた特長や課題が存在しており、特に高速ツアーバスについては、法令が十分に遵守されていない場合があるとの指摘がある。また、実質的に同様のサービスを提供する両業態を同様の規制の下に一本化するべきであるという意見も強い。このような状況を背景に、両業態の特長を取り込みつつ、各種課題を解決し、公平な競争条件の下でのより安全で利便性の高い高速バスサービスを実現することが求められている。

また、貸切バスについては、近年、事業者数・車両数が増加する一方で、需要の増加は限定的であるために、日車營收が下落し、安全性の低下や運転手の労働条件の悪化が生じていることが指摘されている。このため、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、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・監督の強化等が勧告されたところである。

このため、これらの指摘を含めた、近年のバス事業をめぐる諸状況を踏まえ、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ため、本検討会が開催されることとなった。特に高速バスや貸切バスのあり方に焦点を絞り、計13回の審議を経て、ここに報告書を取りまとめた。

(注1) 高速乗合バス：

一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するいわゆる高速バス。以下、本報告書において「高速乗合バス」という。

(注2) 高速ツアーバス：

旅行業者が造成・販売する高速道路を経由する2地点間の移動を目的とする募集型企画旅行として運行される貸切バス。以下、本報告書において「高速ツアーバス」という。

### 【検討会の開催状況】

第1回	平成22年	12月24日	関係者ヒアリング（Ⅰ）
第2回	平成23年	1月14日	関係者ヒアリング（Ⅱ）
第3回	同	1月20日	ツアーバス
第4回	同	2月17日	貸切バス事業者と旅行業者の関係
第5回	同	3月7日	高速バスに求められる姿 貸切バス運賃・料金  (この間、東日本大震災の発生により中断)
第6回	同	4月25日	中間報告（骨子）案
第7回	同	5月27日	中間報告案  (6月14日 中間報告を公表)
第8回	同	11月9日	高速バスに関する中間報告から現在までの検討状況について
第9回	同	11月30日	貸切バス事業規制の見直しについて 高速バスに関する中間報告から現在までの検討状況について（第8回の続き）
第10回	平成24年	1月30日	貸切バス分野の適正化対策（素案）について
第11回	同	2月23日	高速ツアーバスから高速乗合バスへの移行について
第12回	同	3月6日	貸切バス事業における営業面での規制の見直しについて（第10回の続き） 貸切バス運賃・料金制度ワーキング・グループについて フォローアップ会議について 報告書骨子案について
第13回	同	3月23日	報告書案について

## Ⅱ. 高速バスの健全な発展に向けて

### 1. はじめに

- ◇ 高速乗合バスは、長期にわたり輸送人員の減少傾向が続く一般路線バスとは対照的に、高速道路の延長等も背景に着実に輸送人員を増加させてきている。足下では景気の低迷等による伸び悩みも見られるものの、平成20年度には全国で約1億1千万人を輸送するなど、我が国の基幹的な公共交通機関として地域間交流の拡大を支えるとともに、近年では外国人個人旅行者（FIT）による利用も広がりつつある。
- ◇ また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の折には、高速乗合バスの有する機動性が発揮され、震災の翌日には運行が再開されるとともに、続行便の投入などにより輸送力が増強され、新幹線が復旧するまでの間、主要な大量輸送機関として被災地と首都圏等とを結び、被災者の避難や支援要員の輸送に大いに貢献したところである。
- ◇ 高速乗合バスは、一般路線バスや貸切バスが輸送人員の減少や営業収入の減少に苦しむ中で、バス産業の重要な成長分野として従来から大きな期待が寄せられており、高速バス市場をいかに成長させていくかは、バス産業の今後にとっても、あるいは、個々のバス事業者の経営にとっても、大変重要な課題である。
- ◇ 他方、近年、高速ツアーバスが、ウェブマーケティングの活用等を背景に、客単価が高い大都市間の長距離夜行便を中心に、その輸送人員を急速に伸ばしている。高速ツアーバスの利用者数は平成17年には約21万人程度であったと推計されているが、平成22年には年間600万人に達したとされている（高速ツアーバス連絡協議会調べ）。
- ◇ 特に、東京、大阪、名古屋、仙台等の大都市相互間を結ぶ区間では、高速ツアーバスが高速乗合バスに匹敵する規模に成長しており、例えば、東京～大阪間では、むしろ高速乗合バスよりも多くの輸送力を供給しているとも指摘されている。
- ◇ この高速ツアーバスは、平成12年及び平成14年に実施された貸切バス事業及び乗合バス事業の需給調整規制の廃止による規制の変化と、その後の貸切バス車両の増加・実勢運賃水準の低下やインターネットの普及による広告宣伝・予約・決済コストの低下等の環境の変化が相まって発展したものと考えられる。
- ◇ 即ち、規制緩和前は乗合バス事業・貸切バス事業ともに免許制の下、需給調整規制が存在し、乗合バス事業者の経営を保護する観点から、貸切バス事業者が乗合バスに類似したサービスを提供することが厳しく制限され、スキーバス、帰省バスなどの2地点間を結ぶ高速ツアーバスのような不規則のサービスは従来から存在していたものの、高速乗合バスの需要の浸食を防止す

- るため、通年運行は行わないものとされていた。
- ◇ その後、規制緩和の結果、需給調整規制は撤廃され、高速乗合バスと高速ツアーバスが理想的には競合するようになったが、当初は高速ツアーバスは現在のような急激な伸びを示すまでには至っていなかった。
  - ◇ しかしながら、貸切バス事業の規制緩和後、新規参入が相次ぎ、安い実勢運賃で一年間を通して貸切バス車両が調達できるようになった。それとともに、インターネットの急速な普及に対応したウェブマーケティングの採用により、広告宣伝・予約・決済コストが従来よりも大幅に低下するとともに、利用者が求めるサービスを柔軟に提供できるようになった。この結果、高速ツアーバスの採算性が向上し、近年の高速ツアーバスの急速な成長が可能となったものと考えられる。
  - ◇ 高速ツアーバスは、急速に成長を続けており、このような意味で、利用者から一定の支持を得ていると考えられる。しかし、安全の確保や利便性の確保などの面で様々な問題の存在が指摘されており、また、運行車両数の増加と相まって、大都市圏のターミナル駅周辺等での路上駐停車問題も深刻度を増している。さらに、貸切バスを使用して高速乗合バスと類似したサービスを提供しているものとして、高速ツアーバスに加え、会員制高速バスが近年出現している（以下、高速ツアーバスと会員制高速バスを合わせて、「高速ツアーバス」という。）。
  - ◇ これに対し、高速乗合バスは、高速ツアーバスとの競争が激しい大都市圏間の長距離夜行便等で成長が鈍化ないし低迷しており、景気の低迷なども背景に、かつてのような勢いが見られなくなっている。この一つの要因として、高速バス市場の実態に現行の高速乗合バス規制が必ずしもうまく適合していないのではないかと指摘もある。
  - ◇ 以上のような点を踏まえつつ、高速バスの安全性や利便性が適切に確保されるよう、高速バス市場における競争条件を整備し、高速バス市場の健全な発展と拡大を実現することが必要である。  
また、今日の高速バスの位置付けと将来性に鑑みると、こうした取り組みは、高速バスのみならず、バス産業全体としての発展のためにも重要と考えられる。
  - ◇ このため、高速乗合バスと高速ツアーバスをめぐる諸課題について、早急に検討を行い、魅力ある高速バスサービスの実現と高速バスの健全な発展に向けた制度や運用の見直しを実施する必要がある。

## 2. 高速バス分野における対策について

### (1) 高速乗合バスに関する規制の見直し

- ◇ 高速ツアーバスは、高速乗合バスと実質的に同様のサービスを提供しているが、もともと道路運送法では必ずしも想定されていなかったビジネスモデルであるため、高速乗合バスに対する規制が適用されていない。この結果、安全性、利便性等の面で様々な問題が生じていることが指摘されており、実際の運行の過程で法令に違反したり、利用者から苦情が寄せられるケースなども生じている。このような状況を是正するためには、その運行の実態に応じた規制を適用することが必要であり、利用者の契約の相手方が運送事業者として安全確保の責任を負うなど、基本的に、高速乗合バスと同様の規制の下で運行が行われるべきと考えられる。
- ◇ 他方、現行の高速乗合バスの規制は一般道を運行するいわゆる一般路線バスの規制をベースとしているが、通勤・通学などの生活交通としての利用が多い一般路線バスにおいては、ダイヤや運賃の頻繁な変更等は利用者にとって望ましくないため、事前に国に届出等を行い、必要に応じ国が変更命令等を行う規制となっている。高速乗合バスの規制もこのような一般路線バスの規制に準じたものとなっているが、このような現行の規制の下では、高速ツアーバスでは可能な「柔軟な供給量調整」や「柔軟な価格設定」等の実現が困難であり、高速ツアーバス事業者が高速乗合バス事業者に移行する妨げとなっている一方で、高速乗合バス事業者にとっては、高速ツアーバス事業者との競争上の弱みともなっている。結果として、供給面の柔軟性は高いが走行経路や乗降場所などの安全性が制度的に担保されない高速ツアーバスと、安全性は制度的に担保されているが供給面の柔軟性に乏しい高速乗合バスが高速バス市場で併存しており、それぞれの業態に応じた弱みを克服できていない上、高速バスに係る苦情が急増するなど、利用者の混乱も生じている。
- ◇ このため、高速ツアーバスと高速乗合バスのそれぞれのビジネスモデルが有する優れた点を取り込み、弱点を克服することにより、安全の確保を前提としつつ、公平な競争条件の下での健全な競争を促進し、利用者が求める高速バスサービスの提供を実現することが必要である。この観点から、「柔軟な供給量調整」や「柔軟な価格設定」等を可能とするための高速乗合バス規制の見直しを行う必要がある。規制の見直し案の概要は別紙1のとおりである。(別紙1：高速乗合バス規制の見直し案の概要)
- ◇ 以上に述べたような措置に加え、高速乗合バスの安全性・利便性をさらに高め、高速バス市場の成長を持続させる観点から、後で述べる高速ツアーバス事業者の一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合バス業態」という。）

への集中移行促進期間中に、規制や運用のさらなる見直しを引き続き検討していく必要がある。

- ◇ なお、高速バスサービスの利用者にとっての分かりやすさ、安全性、利便性をより向上させる観点から、「バス事業のあり方検討会」におけるこれまでの議論や、高速ツアーバス事業者の乗合バス業態への移行状況、バス停留所の確保状況を含む今後の高速バスをめぐる状況の変化等を踏まえつつ、道路運送法における高速乗合バスに対する規制のさらなる見直しが必要な場合には、法改正の要否を含め、具体的な検討を行う必要がある。
- ◇ 新たな高速乗合バス規制は、高速ツアーバス事業者の乗合バス業態への移行の円滑化に資する面もあるが、当然ながら、従来から高速乗合バスの運行を行っている事業者にとっても、飛躍的に向上する供給面での柔軟性を活用して効果的な営業施策を講じることにより、競争力や収益性を強化するチャンスである。このため、高速乗合バス事業者による新たな規制の積極的な活用が期待される。このチャンスを実際の成果につなげるためには、供給量が中期的に固定された中での価格設定という従来のビジネスモデルから供給量を短期的に柔軟に調整できる中での供給量調整と価格設定という新たなビジネスモデルへの転換を図る必要があり、その際には、発想の大胆な転換と、きめ細かなデータ分析、機動的な意思決定、効果的な宣伝・販売が求められる。高速乗合バス事業者においては、このような面での態勢の整備が期待される。

## (2) 高速ツアーバスの乗合バス業態への移行

- ◇ 高速ツアーバスについては、新たな市場の開拓等への貢献は評価できる一方で、実態としては乗合バスと同様の運行である。したがって、安全性や利便性、道路交通の円滑性等を確保する観点から、新たな高速乗合バス事業規制の下での乗合バスとして運行すべきである。
- ◇ このため、国土交通省において、「高速ツアーバスを含む乗合バス類似のツアーバス」や「会員制高速バス」の主催者及び運行を受託している貸切バス事業者に対し、乗合バス業態への移行を求めるべきである。
- ◇ 平成24年度・25年度の2年間を集中移行期間として設定し、高速ツアーバス事業者への移行指導や円滑な移行を促進するための環境整備に取り組む必要がある。(別紙2:高速バス分野における工程表)
- ◇ 特に、移行に際して必要となるバス停留所については、国土交通省において高速バス停留所調整協議会(仮称)の開催や同協議会における調整の指針となる高速バス停留所調整ガイドラインの策定等を実施し、関係者の協力を得つつ、その

確保を支援する必要がある。

- ◇ 具体的には、大都市圏のターミナル駅周辺などのニーズが高く、関係者も多岐にわたる優先度の高い地区を中心に協議会を設け、関係団体の意見やパブリックコメントの結果を踏まえて策定する高速バス停留所調整ガイドラインに基づき、調整を実施すべきである。確保できた停留所は公平かつ客観的な基準により配分することとし、平成 24 年度中に概ね調整を終えることを目標とする。高速ツアーバス事業者の自助努力で調整可能なバス停留所については、これと並行して順次確保を進める必要がある。いずれにしても、移行の成否及び時期は、バス停留所の確保の成否及び時期に大きく依存することから、関係者に対し、積極的な協力を求めていく必要がある。
- ◇ なお、これらの取り組みによっても必要なバス停留所の確保が進まない場合は、バスターミナルへのイコール・アクセスを義務付けている英国の例や混雑空港における発着枠の配分ルールなども参考に、制度整備の可能性を含め、さらなる取り組みを検討する必要がある。
- ◇ 乗合バス業態への移行までの間に引き続き高速ツアーバスが運行される場合、関係法令への違反等が生じないよう、国土交通省において関係者を適切に指導するとともに、違法行為に対しては厳正に対処すべきである。また、関係行政機関との連携の強化を図る必要がある。
- ◇ 高速ツアーバスから新たな高速乗合バスへの移行や高速乗合バス事業者による新たな高速乗合バス規制の活用等を進めることにより、両者の特長を活かした新たな高速乗合バスへの一本化を図るべきである。このような取り組みを通じて、基幹的な交通機関としての高速バスの役割がますます高まり、高速バス市場の健全な発展と拡大が実現することが期待される。
- ◇ また、利用者への適切な情報提供の観点から、国土交通省において「高速バス表示ガイドライン」を策定の上、高速乗合バスや高速ツアーバスを販売するポータルサイト・旅行業者等に対して周知し、ガイドラインに沿った表示を要請する必要がある。ガイドラインの策定の際には、両者の違いを利用者が理解しやすいように配慮するとともに、できるだけ具体例を用いて説明することが重要である。

### (3) インターネットを活用した総合的な情報提供・販売

- ◇ 柔軟な供給量調整や価格設定が可能となった新たな高速乗合バス規制の下で高速乗合バスが潜在需要を最大限に取り込んでいくためには、販売力の強化が重要である。供給量が中期的に固定された中での価格設定という従来の高速乗合バスのビジネスモデルにおいては、需要波動への対応も限定的であり、ポータルサイトを通じた宣伝・販売を含め、手数料等の支払いが必要な

宣伝・販売のアウトソーシングは抑制的に考えられることも多かった。しかし、新たに可能となるビジネスモデルにおいては、前提条件が異なってくることとなる。高速ツアーバスがウェブマーケティングの活用等を背景に、その輸送人員を急速に伸ばしていることを踏まえると、新たな高速乗合バスにおいても、インターネットの活用が有効と考えられることから、路線の特性なども考慮しつつ、直接販売等の他の販売方法との組み合わせを工夫しながら、ウェブマーケティングの活用を進めていくことが重要である。

◇ なお、現在の高速乗合バス関連のウェブサイトは、従来のビジネスモデルを前提としており、また、一部の地域でローカルに事業を行っている事業者が多いため販売路線が偏りがちであることや、一社単独ではなかなか多額のIT投資は行いにくいことなどにも影響されたものとなっている。例えば、他の交通機関に対する高速乗合バスの強みとして、需要が多い場合は続行便を運行するなど、供給量を柔軟に調整できる点が挙げられるが、現行の高速乗合バス規制では続行便の車両の確保が困難なこともあり、サイトの仕様や運用が必ずしも続行便を多数設定することを念頭に置いたものとなっていないと思われるケースも見られる。また、高速乗合バス関連のポータルサイトも存在するものの、全国の大部分の高速乗合バスを網羅するまでには至っていない。さらに、地方の高速乗合バス事業者は地元では路線や自社サイトの認知度が比較的高いが、大都市側の利用者に対する知名度や認知度に乏しいため、大都市側を含めた沿線全体への浸透が課題である。これらの点への対応策としては、自社サイトについて新たなビジネスモデルに対応した利用者目線でのウェブサイトへの改良を進めることや、様々な交通機関をカバーしている一般的な旅行サイトなどの他社サイトを活用することなどが考えられる。

◇ 以上のような点を踏まえ、高速乗合バス事業者には、新たな高速乗合バス規制の導入により可能となる柔軟な供給量調整や価格設定を最大限に活用し、高速バス市場の拡大と利用者利便の向上を目指して、自社サイトの改良や他社サイトの活用、市場における自由な競争にも留意した業界横断的なサイトの構築等のインターネットを活用した総合的な情報提供・販売に取り組むことが期待される。

### 3. 高速バス市場のさらなる発展に向けて

- ◇ これまでに述べたような措置を講じることにより、高速バスサービスの総合的な向上が図られ、バス産業の市場拡大や地域間交流の促進に資することが期待される。
- ◇ また、高速バス市場のさらなる発展を図るためには、航空分野や宿泊分野などにおける取り組みも参考にしつつ、高速バス分野におけるレベニューマネジメント（RM：収益を最大化するために消費者の動向を予測し、販売座席数と運賃・料金を最適化する経営手法）や情報技術（IT）の導入・高度化をさらに進めるとともに、現在は個々の事業者単位又は共同運行事業者相互間での情報提供や販売が中心の高速乗合バスサービスについて、横断的な情報提供や販売の実施、サービスの全国的なネットワーク化、「既存の移動需要への対応」のみならず、「観光需要などの地域間交流需要の積極的な喚起」に取り組むことも有効と考えられる。

### Ⅲ. 貸切バスの健全な発展に向けて

#### 1. はじめに

◇ 貸切バスは、鉄道や乗合バス等による定時定路線的な輸送を補完するアドホックな需要にも対応できる柔軟性の高い輸送手段であり、従来より、我が国の交通体系の重要な一翼を担ってきた。

近年では、従来からの観光旅行需要への対応に加え、スクールバス、コミュニティバス等の地域に根ざした公共的な移動ニーズへの対応が進み、また、観光旅行の分野でも、外国人観光客の輸送を通じて、観光立国への貢献がなされている。

さらに、貸切バスは先般発生した東日本大震災でもその柔軟性を大いに発揮したところであり、災害時の避難輸送や鉄道代行輸送、避難所や仮設住宅の生活交通の確保等において欠かせない輸送手段となっている。

◇ 一方で、貸切バスについては、平成12年2月1日から実施された規制緩和以降、事業者数や中・小型車を中心とする車両数の増加とともに、価格競争が激しくなり、日車営収の低下が進んでいる。このような中で、重点監査の結果等により、運転者の指導・監督が不適切であったり、車両の点検整備がなされていなかったりするなど安全確保対策が十分でない事業者が確認されているほか、車両の老朽化も進んでいる。

◇ 貸切バス市場の健全な発展のためには、安全の確保と利用者からの信認が必要不可欠であり、その前提となる関係法令の遵守を確実に担保することが必要である。法令遵守を確保するための手法には様々なものがあり、その組み合わせも多様であると考えられるが、まずは、この目的を明確に共有した上で、法令遵守をどのように実現することが適切かという観点から検討を進め、具体の制度や運用の改善につなげることが重要である。

◇ この際には、平成12年の規制緩和後の実態を適切に把握・分析し、十分な検証を行うことが重要である。近年、旅行サービス全般が従来の団体旅行中心から個人・小グループ旅行への変化により小口化・多様化する傾向に応じて、貸切バス事業のあり方も多様化していることや、旅行業者との取引比率の多寡などによってビジネスモデルが大きく異なる点に留意する必要がある。

◇ さらに、実際に機能する制度を構築する観点からは、公務員数の削減が求められる中、監査の効率化や処分重点化を図りつつ、関係業界自らのコンプライアンス確立についても適切に留意する必要がある。

◇ 以上のような点を踏まえつつ、貸切バス事業規制の見直し等について検討を進める必要がある。

## 2. 貸切バス分野における対策について

### (1) 貸切バス事業者における法令遵守体制の確保

- ◇ 貸切バス事業者内で法令遵守(コンプライアンス)の徹底に関して中核的な役割を担う常勤役員と運行管理者・整備管理者について、貸切バス事業を適切に運営する上で必要な最新の知識の確実な習得を確保するとともに、法令遵守に向けた仕組みを強化するべきである。
- ◇ 運送引受書等の作成・交付・保存や、アナログ式運行記録計と比べ詳細な分析・統計処理を容易に行えるデジタル式運行記録計の装着を進めるべきである。これを通じ、貸切バス事業者における自己チェックや運行管理の円滑化・高度化等を図るとともに、法令に違反する内容での契約や運行が行われた場合の確認を容易にすることにより、法令を遵守した適正な取引や業務の実施を促進する。
- ◇ これにより、コンプライアンスや安全を軽視した安易な新規参入や増車などに歯止めをかけるとともに、既存事業者を含めた貸切バス業界全体のレベルアップを図る必要がある。
- ◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。また、乗合バス分野においても、下記③を除き、貸切バス分野に準じた内容・スケジュールで取り組みの強化を検討する必要がある。

#### ①事業許可時の役員の法令試験の厳格化

- 一 貸切バス事業の事業許可時に、代表権を有する常勤役員に対し、運転者の労働時間や運輸安全マネジメント等を出題範囲に含む法令試験を厳格に実施する。

#### 【取り組み項目】

- ・ 受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定
- ・ 再試験に不合格の場合は却下処分
- ・ 出題範囲として道路交通法、道路運送車両法、勤務時間等基準告示、運輸安全マネジメント及び貸切バス利用ガイドラインを明示 等

- 一 また、新規参入の場合に限らず、既存事業者についても法令遵守体制が不十分となっている場合も想定されることから、このような事業者への対策についても併せて検討していく必要がある。

## ②運行管理者制度・整備管理者制度の見直し

- 一 運行管理者・整備管理者について、貸切バス事業を適切に運営する上で必要な最新の知識の確実な習得を確保するとともに、法令遵守に向けた仕組みを強化する。

### 【取り組み項目】

- ・運行管理者選任要件の厳格化
- ・運行管理者資格者証交付要件の厳格化
- ・運行管理者講習の実効性の向上
- ・運行管理者資格者証返納命令の発動基準の強化
- ・整備管理者解任命令の発動基準の強化 等

- 一 以上のような措置に加え、運行管理者や整備管理者の専門的な見地からの判断が貸切バス事業者内で尊重され、必要な措置が確実に実行されるようにするためには、安全を重視する企業風土の醸成を図っていくことも重要である。

## ③書面による取引・業務の実施の促進

- 一 貸切バス事業者における法令遵守体制や安全管理体制を強化するため、貸切バス事業者から発注者に対する運送引受書の作成・交付・保存等を義務付ける。

## ④デジタル式運行記録計の装着の義務付け

- 一 デジタル式運行記録計は、運行管理の高度化などに一定の効果が見込まれることから、貸切バス車両への装着の義務付けを検討する。

## (2)事後チェックの強化

- ◇ より効果的・効率的な監査や行政処分を実施するため、監査端緒別重点項目の設定、貸切バスに係る重点監査の実施、駐停車違反、日雇い等運転者選任違反に係る処分基準の強化等の各種の見直しを行うとともに、監査体制の更なる強化を図り、監査水準を確保する必要がある。また、悪質かつ重大な事案については、刑事告発を行うことも含めて厳しく対処すべきである。
- ◇ 業界自らコンプライアンスの確立を図るとともに、行政による事後チェックを補完する観点から、民間団体による取り組みの実現の可能性を検討するべきである。

- ◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。また、乗合バス分野においても、貸切バス分野に準じた内容・スケジュールで取り組みの強化を検討する必要がある。

①より効果的な監査や処分の実施

- －監査要員の更なる確保を図るとともに、監査や処分をより効率的・効果的に行う観点から、次のような取り組みを実施する。

- ◇監査端緒別重点項目の設定による監査の効率化と監査件数の確保

- ◇貸切バスに係る重点監査(対象業態と期間を定めて集中的に実施する監査)の多頻度での実施

- ◇行政処分の処分基準の強化

②告発方針の制定

- －制裁の実効性を高める観点から、悪質かつ重大な事案については、刑事告発を行う。

- －このため、告発の方針、告発の際の手続等について地方運輸局に通知するとともに、該当する場合は厳格に運用する。

③民間団体による取り組みの実施

- －タクシーやトラックの例に倣った旅客自動車運送事業適正化事業実施機関の創設など、業界自らのイニシャチブによるコンプライアンス向上のための体制整備を検討する必要がある。

- －例えば、全国又は地方運輸局の管轄区域を単位として必要最小限の規模の体制を整備し、書面や電話により貸切バス事業者の法令遵守状況をチェックしたり、適正化の指導を行う業務を中心とした適正化事業を実施するなど、実現可能な範囲での取り組みから始めることが考えられる。

(3)発注者と貸切バス事業者の相互理解の促進

- ◇ 発注者と貸切バス事業者の相互理解や、発注者によるより安全性の高い貸切バス事業者の選択を促進することにより、貸切バス事業者による法令遵守の徹底と利用者の安全の確保を図る必要がある。

◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。

①貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及・促進

- －国土交通省が作成・周知する「貸切バス利用ガイドライン」や「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」において同制度の積極的な活用を推奨するほか、日本バス協会が作成した広報ツールも活用しつつ、バス業界・旅行業界・行政が連携し、普及・促進を図る。同制度が所期の目的を達成するためには、発注者のみならず、最終消費者である旅行者などを含め、安全性を重視して貸切バス事業者を選定することの必要性・重要性が広く理解される必要がある。このような点に十分に留意した上で、官民の関係者でよく連携・協力して普及・促進を図っていくべきである。
- －制度の普及・定着に向け、制度の改善を随時検討していく必要がある。

②貸切バス利用ガイドラインの作成・周知

- －関係法令の遵守と安全運行の確保は一義的には貸切バス事業者の責務であるが、発注者にも貸切バスの契約上の留意点への理解や安全運行の確保等への協力を求めることにより、安全の確保等をより確実にするため、貸切バス利用ガイドラインを作成し、発注者に周知する。
- －安全や利用者サービスの向上に意欲的に取り組んでいる貸切バス事業者が発注者に選択されることを促進するため、貸切バス事業者を選ぶ際のポイントを利用者に示す。
- －入札や契約の際に使用する様式のモデルを例示することなどを通じて、貸切バス契約の適正化や紛争の防止等に資する。
- －ガイドラインがその所期の目的を達成するためには、発注者に実際に広く読まれ、その趣旨が理解されることが必要不可欠である。このため、事業者選定や契約の際の留意事項がなぜ重要なかが理解されやすいよう、利用者にもわかりやすく読みやすい表現とし、要約版を作成するなどによって、広く周知を行うことが重要である。

③関係業界におけるコンプライアンス確立のための協議会の創設

- －貸切バス事業の健全化、コンプライアンスの確立を図るためには、貸切バス業界、旅行業界が胸襟を開いて具体的な問題点、解決すべき課題について共通認識を持ち、相互理解の下にその改善を進めるべきである。

る。このため、関係団体において定期的に意見交換を行う場を設けるととする。

- －これに併せて、それぞれの協会に法令違反行為等の情報を受け付ける通報窓口を設けるなど、具体的な違反事例を収集・分析・議論し、民間レベルでの解決、改善を促進することも必要である。

#### (4) 営業面での規制の見直し

- ◇ 貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促すとともに、貸切バス車両の稼働率や貸切バス事業の収益性の向上等に資するため、営業面での規制の合理化を進める必要がある。
- ◇ 以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。

##### ① 乗合バス事業者による貸切バス事業の実施の特例

- －道路運送車両の保安基準・バリアフリー法に基づく移動等円滑基準に適合する範囲内で乗合バス事業と貸切バス事業の事業用自動車の併用を可能とする。(但し、車両の構造及び装備によっては、投入可能路線や運行の態様に一定の制約が生じることに留意。)
- －法令遵守等の一定の条件を満たす乗合バス事業者が貸切バス事業を兼営する場合の最低車両台数については、乗合貸切併用車を含めて計算することができることとする。

##### ② 営業区域規制のあり方のさらなる検討

- －平成10年の運輸政策審議会自動車交通部会の答申、地方のバス協会からの要望、地域からの特区要望等において、営業区域拡大等の営業区域規制見直しが提案されている。他方、地域によるコスト差を無視した競争の激化につながるとして、営業区域規制の見直しに慎重な意見もある。
- －営業区域規制については、安全規制や運賃・料金規制との関係も考慮しつつ、平成24年度中に結論を得るべく、さらに検討を深めていくこととする。

##### ③ 貸切バス運賃・料金制度のあり方のさらなる検討

- －貸切バスに係る現行の公示運賃は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方は基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の幅の見直しを経て現在に至っている。

- －このため、近年のデフレ傾向を必ずしも反映していないほか、現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとは言えないものとなっている。また、大部分の事業者は公示運賃を届出運賃としているものの、いわゆる実勢運賃は、公示運賃や届出運賃を大きく下回っていると言われている。
- －本検討会においては、それ以下の額での契約を認めない厳格な下限運賃制度の導入が一部委員から提案されたが、
  - ・ B to Bの取引が中心の貸切バスに、他の消費者取引以上に厳格な規制を導入することが妥当か
  - ・ 多様な取引形態やシーズナリティが存在する中で、下限とする運賃・料金水準を適切に決定することは困難
  - ・ 実際に契約される運賃額を下限に張り付ける圧力が発生するおそれがあるなどの意見もあった。運賃・料金制度のあり方を検討するに当たっては、定性的な議論に止まらず、取引実態を踏まえつつ、さらに客観的・定量的な検証を積み重ねていく必要がある。
- －また、現行の運賃・料金制度の課題を把握しているバス業界、旅行業界、労働組合、地方運輸局に対して望ましい運賃・料金制度についての提案を求めたところ、多種多様な意見が出されるなど、必ずしも方向性が定まらない状況であった。
- －このため、学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行業者、行政等の関係者から構成される貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループを設置し、平成24年度中に合理的で実効性のある新たな貸切バス運賃・料金制度案を取りまとめるべく、さらに検討を深めていく必要がある。
- －検討に当たっては、業界の視点・供給者の視点からの議論に偏らないよう、国民目線・消費者目線で評価を十分に意識しながら検討を行う必要がある。また、総務省「貸切バスの安全性確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」における指摘内容も踏まえつつ検討を行う必要がある。これに加え、当検討会の各委員からは、例えば、次のような視点が提示されたところである。当検討会としては、貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループにおいて、これらの点を十分に踏まえた検討が行われることを期待する。

## 【検討の視点（例）】

### ① 取引実態を踏まえた制度設計

（例． B to B 中心、観光旅行以外の需要の増加、シーズナリティの存在、短時間契約や長期間契約の存在等）

### ② 法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点からの制度設計

（例．法令遵守や事故防止、サービス改善等が可能な適正利潤を含む運賃・料金水準とその算出方法、ツーマン運行の取扱い等）

### ③ 国民目線・消費者目線の観点からの制度設計

（例．消費者の保護、わかりやすい仕組み、供給者だけではなく消費者からも支持される納得感のある制度、必要性・重要性やリスクの違いを理解しやすいこと等）

### ④ 関係者間の取引実務の円滑化の観点からの制度設計

（例．運賃・料金制度の簡素化等）

### ⑤ 貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促す観点からの制度設計

（例．共通的に定めるべき部分と個別事業者の判断に委ねるべき部分の切り分け等）

### ⑥ 事後チェックが技術的に容易な制度設計

（例．関係書類の作成・保存の義務付け等）

—また、現行の運賃・料金制度が形骸化して久しいとの指摘もある中で、運賃・料金制度を単に変更するだけでは、新制度への移行が必ずしも迅速かつ円滑に進まないおそれもある。このため、例えば、貸切バス利用ガイドラインの作成・周知などを含む関連する他の取り組みと新たな運賃・料金制度の構築とを有機的に連動させつつ、安全性の確保を前提とした健全な競争が行われるような市場環境を整備し、新制度への確実な移行を進めることが必要である。

—検討の手順としては、例えば、次のようなものが考えられる。

#### ① 取引実態の分析

（過去の需要構造の変化と今後の見通し等）

#### ② 現行の運賃・料金制度の問題点の整理

（名目と実態が乖離した原因等）

#### ③ 新たな運賃・料金制度の設計方針の検討

#### ④ 具体的な制度設計の実施

—なお、運賃・料金とその他の営業施策は密接に関連するものであることから、貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループにおける検討に際して、貸切バス分野の活性化につながる取り組みが提案さ

れた場合には、併せて検討していくことも考えられる。(別紙3：  
貸切バス分野における工程表)

#### (5) その他

- ◇ 本検討会においては、安全性の確保を目的とした参入規制の強化、具体的には、貸切バス事業の新規許可の際の審査基準の一つである営業所毎の最低車両台数(中・小型車のみ使用の場合3両、大型車を使用する場合5両)の引き上げや、免許制の時代に採用されていた車齢規制(新規許可時の車齢は法定耐用年数である5年以内)の復活が一部委員から提案され、またこれらとは性格を異にするが、タクシー事業について設けられている緊急調整措置の導入等の参入規制の強化も一部委員から提案されたところである。しかしながら、安全の確保や消費者保護等に関する具体的な問題に対応するためには、個々の問題に応じた規制の見直しが直接的かつ効果的と考えられる。そのため、本報告書では、まずは貸切バス事業における法令遵守体制確保のための規制の強化等を通じて貸切バス事業の適正化を図ることを提案することとした。
- ◇ 本報告書に盛り込まれた対策の着実な実施を通じ、貸切バス分野の適正化が図られることが期待される。他方で、これらの対策では十分な効果が得られない場合には、対策のさらなる深掘りや追加的な対策の実施が必要である。このため、国土交通省において、貸切バスに関する規制や運用の不断の見直しを行うとともに、適時に所要の施策を検討・実施することが必要である。

### 3. 貸切バス市場のさらなる発展に向けて

- ◇ 少子高齢化により我が国の人口は減少傾向にあるが、貸切バスについては外国人観光客の輸送や着地型旅行商品関連の輸送、今般制度化される高速乗合バス事業の管理の受託等のような、今後拡大が期待される潜在的な需要も存在する。また、短時間・短距離需要などの地域に根ざした移動ニーズの掘り起こしをさらに進めていくことも重要である。
- ◇ このような中で、貸切バスが産業としての活力を維持し、健全に発展していくためには、新たな需要を確実に取り込むとともに、付加価値を向上させていくことが必要である。需要構造や利用者ニーズが大きく変化していく中で、従来と同じやり方で同じ利益を確保し続けることはできない。貸切バス市場においては、かつて、車両やガイドの差別化・高付加価値化による競争も活発に行われており、このような差別化・高付加価値化に成功した一部の貸切バス事業者は、規制緩和後も引き続き高い運賃・料金水準を確保している。しかしながら、貸切バスの需要構造や利用者ニーズの変化を背景に、標準的な車両によるガイドレスの没個性的なサービスが主流となり、規制緩和後に競争が激化する中で、明確なセールスポイント（≡付加価値）を提示できず、価格の引き下げ競争に活路を見出そうとする貸切バス事業者も多いとの指摘もある。単に価格の引き下げ競争を続けるだけでは、経営の安定や発展を望むことは難しく、安全性やサービス水準を維持確保し、持続的な経営を行える適正な利潤を上げていく必要がある。個々の貸切バス事業者が生き残っていくためには、新たな需要の取り込みや付加価値の向上に向け、事業者自身によるさらなる創意工夫と努力が欠かせない。このような創意工夫や努力が付加価値の向上につながり、貸切バス産業の活性化と発展に資するよう、貸切バス事業者が創意工夫を行いやすいような規制面での柔軟性を確保しつつ、安全性の確保を前提とした健全な競争が行われるような市場環境や仕組みの整備が必要である。
- ◇ また、貸切バス需要を安定的に確保していく上で、安全の確保は必要不可欠である。観光立国を目指す我が国のブランド力を維持・向上させる観点からも、安全な貸切バスサービスの提供は重要な要素となる。
- ◇ 東日本大震災では、乗合バス事業者とともに多くの貸切バス事業者が避難輸送を皮切りに様々な公共的な輸送に従事し、鉄道や空港がその機能を失っている間も、柔軟な輸送機関としての特性を発揮した。大規模地震の発生のリスクが指摘される中で、災害発生時の避難輸送や鉄道代行輸送等を円滑に実施するためには、十分な対応能力を備えたバス事業者が必要であり、このような事業者を確保するための取り組みについても検討する必要がある。

## IV. 今後の課題

### 1. 対策の着実な実施とフォローアップ

- ◇ 人口減少社会の到来や東日本大震災の発生に伴う需要の急激な落ち込みなど、バス事業をめぐる環境は極めて厳しく、バスが国民ニーズに適切に対応していくためには、事業の適正化・活性化に向けた対策が急務である。本報告書には多くの対策が盛り込まれているが、対策の効果が早期に発現し、その時機を逸することがないよう、官民の関係者による諸対策の着実な実施が求められる。

なお、業界団体に加入していない事業者も多数存在していることから、このような事業者に対する周知・指導の徹底に十分留意する必要がある。

- ◇ 本報告書に盛り込まれた高速バス分野及び貸切バス分野における施策のフォローアップを行うため、官民の関係者から構成される「バス事業のあり方検討会フォローアップ会議」を平成24年度・25年度に開催するとともに、本報告書に盛り込まれた対策が順調に進まない場合の関係者による調整や対策の見直し・追加について検討するべきである。

### 2. 今後の議論が望まれる課題

- ◇ 本検討会では、時間的な制約もあり、高速バス分野と貸切バス分野における対策に焦点を絞って各種の対策を提言したが、産業としてのバスは、これらの個々の分野のみで完結するものではなく、いわゆる一般路線バス分野を含めた、総体としてのものである。一般路線バス分野においては、バリアフリー化や低炭素化等の社会的な要請がますます強くなる中、総人口の減少や過疎化、運転免許保有率の上昇等を背景に、地方部を中心に生活交通の確保・維持が困難さを増しており、本検討会においても、多くの委員から、一般路線バス分野における諸課題への対応の必要性が指摘されたところである。また、本検討会で検討された対策の中には、一般路線バス分野においてもその適用が望まれるものが多く存在する。
- ◇ また、国民生活と密接な関係があるバス事業においては、安全の確保は必要不可欠である。しかし、運行の安全を確保する上で重要な役割を担う運転者は、全産業男子平均に比べて拘束時間は長いが所得は低く、経営が悪化する中でその労働条件も厳しさを増している。こうした状況について本検討会においても各委員から様々な問題提起がなされたところである。例えば、子会社や委託先を含め、労働環境の改善や安定的な雇用が望まれるという指摘や、安全の確保のための指導・教育を体系的に実施した上での乗務が必要との指摘などがあった。

さらに、同じく運行の安全を確保する上で重要な要素の一つである車両についても、積極的な高速乗合バス事業者や貸切バス事業者は、車両にドライブレコーダーを複数設置したり、自動消火装置やふらつき防止装置を設置するなど、法令で義務付けられている水準以上の取り組みを行っている。しかしながら、そのことが利用者にほとんど知られていないこともあって、事業者の取り組みの水準に大きな差が生じていることから、利用者に対してこれら安全投資の重要性への認識を広める必要があるとの指摘もあった。

- ◇ 以上の点については、本検討会では時間的な制約もあり具体的な提言を行うまでには至らなかったが、いずれも重要な指摘であり、国土交通省において、これらの点を含め、バス事業のあり方について、さらなる検討を進めるとともに、必要な取り組みを進めていくことが望まれる。

## 高速乗合バス規制の見直し案の概要

### (1) 柔軟な供給量調整の実現

#### ① アウトソーシング規制の緩和(貸切バスの活用)

- 高速バス事業について、一定の安全確保措置を前提に、貸切バス事業者に対する、当該貸切バス事業者の保有車両を使用する形態でのアウトソーシングを認める。  
(事業の管理の受委託の許可の対象の拡大)

##### 【委託対象運行系統】

需要波動が大きい一定のキロ程の高速バス。

##### 【委託可能車両数】

1年間を通算して全体の3分の2以下(3分の1は直営)、

1日当たりで全体の5分の4以下(直営1:委託4が上限)

##### 【安全確保措置】

- ・管理の受委託の許可の際に受託者の過去の法令遵守状況をチェック。
- ・委託者は受託者の法令遵守状況を定期的に監査。必要な場合、是正措置を要求。
- 委託者は同一区間で高速ツアーバスを運行しない。

#### ② 乗合バス車両と貸切バス車両の併用

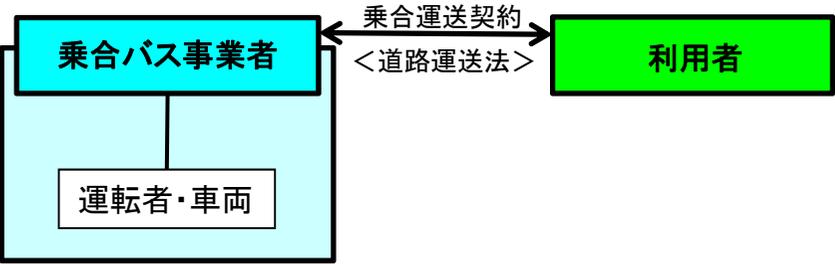
- 乗合バス事業者が同一営業所で貸切バス事業を兼営している場合について、貸切バス車両を高速乗合バス車両に併用することを可能とする。

#### ③ 運行計画規制の緩和(柔軟な便数設定)

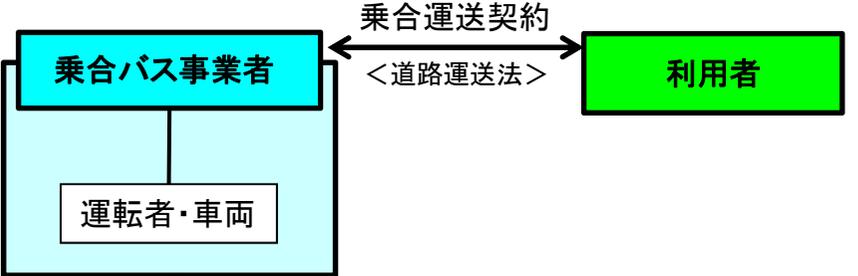
- 事前届出期間を30日前→7日前に緩和(一部は事後届出に緩和) 等

# 新たな高速バスサービスの事業モデル

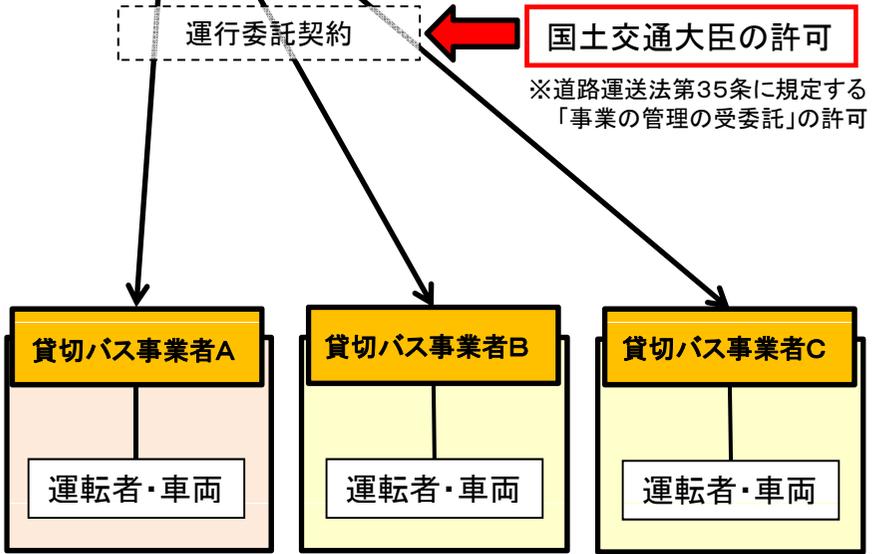
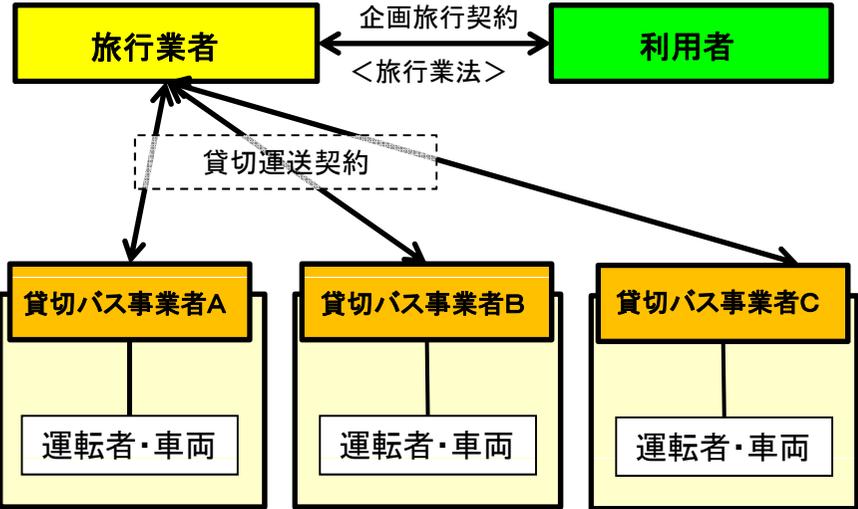
## ＜現在の高速乗合バス＞



## ＜新たな高速乗合バス＞



## ＜高速ツアーバス＞



# 高速バスの管理の受委託の許可基準の見直し(案)

## 【現行制度】

以下の①又は②のいずれか一方を満たせば良い。

### ①車両数基準

【直営】	【委託】
2分の1以上 or 3分の1以上	乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下

※各日の使用車両数(計画ベース/予備車を含む。)で計算

### ②系統長基準

【直営】	【委託】
2分の1以上 or 3分の1以上	乗合委託 2分の1以下 or 3分の2以下

※委託する運行系統のキロ程で計算

## 【新制度】

以下の①又は②のいずれか一方のみを選択可能。

### ①車両数基準

【直営】	【委託】
年間通算で 3分の1以上	年間通算で 乗合委託+貸切委託 3分の2以下

貸切委託の対象となる運行系統は一定のキロ程以上のものに限る。

※1年間(4月1日~3月末日)の運行車両数(実績ベース/予備車を除く。)で計算

※1日当たりの上限は、直営1両に対し、委託4両以下(合計で直営の5倍以内)

### ②系統長基準

【直営】	【委託】
3分の1以上	乗合委託 3分の2以下

※委託する運行系統のキロ程で計算

## (2) 柔軟な価格調整の実現

### ■ 運賃・料金規制の緩和

- 割引運賃について、上限額(普通旅客運賃以下)及び下限額(普通旅客運賃の50%以上)の範囲内で幅による届出を行い、その範囲内であれば座席の販売状況等に応じて運賃を機動的・柔軟に変更することを可能とする。
- 1円単位での運賃・料金設定を可能とする。
- 事前届出期間を30日前→7日前に緩和(一部は「あらかじめ」に緩和) 等

## (3) その他の規制の見直し

### ■ 標準運送約款の見直し

- 運賃・料金を事前に支払った場合、運賃・料金額をその時点で確定(値上げ・値下げの場合ともに後日の精算は不要)
- 払い戻し手数料の見直し(標準旅行業約款に準じた範囲内で乗合バス事業者が任意の額を設定) 等

### ■ その他所要の改正の実施

# 高速バス分野における工程表

		(1)高速乗合バス 規制の見直し	(2)高速ツアーバス の業態移行	(3)高速バス停留所 調整協議会	「バス事業のあり方検討会」 フォローアップ会議
平成24年度	4～6月	●公布 ●施行(管理の受委託以外)	●移行指導通知発出 ●アンケート(第1回)	●ガイドラインの策定 ●優先調整地区での調整の 開始	
	7～9月	●施行(管理の受委託)		●優先調整地区での調整の 終了(目標)	●第1回フォローアップ(9月)
	10～12月		●アンケート(第2回)	●残りの地区での調整の開始	
	1～3月			●残りの地区での調整の終了 (目標)	●第2回フォローアップ(3月)
平成25年度	4～6月	規制の見直しは、周知期間経過後、順次施行。 必要に応じ、追加的な措置を随時検討・実施。			
	7～9月				●第3回フォローアップ(9月)
	10～12月				
	1～3月				●第4回フォローアップ(3月)

※備考1) 上記において「高速バス」とは、便宜、高速乗合バス、高速ツアーバス及び会員制高速バスを意味する。なお、道路運送法の運用における現行の「高速バス」は、専ら一の市町村(特別区を含む。)の区域を超えて設定された概ね50キロメートル以上のキロ程の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送するものをいう。

※備考2) スケジュールは報告書作成時点での想定。可能な限り早期の実施を図る。

※備考3) 上記(4)の「優先調整地区」とは、関係者が多い大都市圏のターミナル駅周辺等の優先的に調整を要する地区。

## 貸切バス分野における工程表

		(1)法令遵守体制の確保	(2)事後チェックの強化	(3)発注者と貸切バス事業者の相互理解の促進	(4)営業面での規制の見直し	「バス事業のあり方検討会」フォローアップ会議	
		①事業許可時の役員の法令試験の厳格化 ②運行管理者制度・整備管理者制度の強化 ③書面による取引・業務の実施の促進 ④デジタル式運行記録計の装着の義務付け	①より効率的な監査や処分の実施 ②告発方針の制定 ③民間団体による取組みの実施	①貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及促進 ②貸切バス利用ガイドラインの作成・周知 ③関係業界におけるコンプライアンス確保のための協議会の創設	①乗合バス事業者による貸切バス事業との車両の併用 ②営業区域規制のあり方のさらなる検討 ③運賃・料金制度のあり方のさらなる検討		
平成24年度	4～6月	①役員の法令試験制度の改正(秋頃実施)	①監査・処分基準の改正の検討(順次実施) ②告発方針通達発出 ③民間団体による取組みに係る検討の開始	①貸切バス事業者安全性評価認定制度の周知 ③コンプライアンス確保のための協議会の創設	①乗合バス事業者による貸切バス事業との車両の併用についての結論を得る ③運賃・料金制度等WG設置		
	7～9月					●第1回フォローアップ(9月)	
	10～12月						
	1～3月	②運行管理者制度・整備管理者制度の改正の検討 ③一定の書面の作成・交付・保存の義務付け(順次施行) ④デジタルタコグラフの装着の義務付けの検討		②貸切バス利用ガイドラインに係るパブリックコメント、公表、周知	②営業区域規制の取扱いに係る結論 ③運賃・料金制度等WG報告のとりまとめ	●第2回フォローアップ(3月)	
平成25年度	4～6月	規制の見直しは、周知期間経過後、順次施行。 必要に応じ、追加的な措置を随時検討・実施。					
	7～9月						●第3回フォローアップ(9月)
	10～12月						
	1～3月						②・③新制度への移行

※備考1)スケジュールは報告書作成時点での想定。可能な限り早期の実施を図る。

※備考2)上記(1)・(2)に係る乗合バス分野での取組みの検討についても、上記のスケジュールに準じて実施。

## バス事業のあり方検討会委員名簿

学識経験者	竹内 健蔵	東京女子大学教授 (座長)	
	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	
	有野 一馬	(社)全国旅行業協会専務理事	
	(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顧問 (高速バスマーケティング研究所(株)代表取締役)	
	鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合 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特別幹事	
	行政関係者	坂 明	国土交通省大臣官房審議官(自動車局)
		(門野 秀行	国土交通省大臣官房審議官(自動車交通局)

河田 守弘 国土交通省自動車局総務課長  
(加藤 隆司 国土交通省自動車交通局総務課長)  
三上 哲史 国土交通省自動車局安全政策課長  
(渡辺 秀樹 国土交通省自動車交通局安全政策課長)  
鈴木 昭久 国土交通省自動車局旅客課長  
(船曳 義郎 国土交通省自動車交通局旅客課長)  
(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 国土交通省自動車局旅客課新輸送サービス対策室長  
秋田 未樹 関東運輸局自動車交通部長  
(小林 豊 関東運輸局自動車交通部長)  
鶴田 浩久 観光庁観光産業課長  
(鈴木 昭久 観光庁観光産業課長)  
井上 剛志 警察庁交通局交通企画課長  
(入谷 誠 警察庁交通局交通企画課長)

(備考1) 順不同・敬称略

(備考2) 括弧内は前任者