

第1回 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議

日 時：平成25年10月7日(月)

13:45 ~ 15:45

場 所：3号館8階 国際会議室

議 事 次 第

1. 開 会
2. 自動車局長 挨拶
3. 座長挨拶
4. 委員紹介
5. 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の実施状況について
6. 新高速乗合バスへの移行及び移行後の状況のフォローアップについて
7. 「さらなる検討が望まれる課題」の検討の進め方について
8. その他
9. 閉 会

配布資料

- ・資料1 委員名簿
- ・資料2 配席図
- ・資料3 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議について
- ・資料4 高速ツアーバス事故を受けたバス事業の安全対策の強化
- ・資料5 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」
- ・資料6 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の進捗状況
- ・資料7 貸切バス事業に関する適正化事業(コンサルティング)の導入について(日本バス協会)
- ・資料8 貸切バス事業者安全性評価認定制度について(日本バス協会)
- ・資料9 新高速乗合バスへの移行及び移行後の状況のフォローアップについて
- ・資料10 新高速乗合バス等適正化事業実施機関の現状等について(新高速乗合バス適正化実施機関事務局)
- ・資料11 「さらなる議論が望まれる課題」に関する議論の進め方について

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議 委員名簿

学識経験者等	中村 文彦	横浜国立大学大学院教授
	加藤 博和	名古屋大学大学院准教授
	酒井 一博	労働科学研究所所長
	寺田 一薫	東京海洋大学大学院教授
	成定 竜一	高速バスマーケティング研究所代表
業界関係者	川杉 範秋	京王電鉄バス(株)代表取締役社長
	富田 浩安	日の丸自動車興業(株)代表取締役社長
	村瀬 茂高	WILLER TRAVEL(株)代表取締役社長
	田倉 貴弥	(株)平成エンタープライズ代表取締役社長
	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
	大木 哲也	日本労働組合総連合会社会政策局長
	興津 泰則	(一社)日本旅行業協会国内訪日旅行推進部長
	若井 茂	(一社)全国旅行業協会事務局長
行政関係者	田端 浩	国土交通省自動車局長
	清谷 伸吾	国土交通省自動車局次長
	大庭 靖彦	国土交通省大臣官房審議官(自動車局)
	松本 年弘	国土交通省自動車局総務課長
	下野 元也	国土交通省自動車局安全政策課長
	瓦林 康人	国土交通省自動車局旅客課長
	山口 一朗	大臣官房運輸安全監理官
	石原 大	観光庁観光産業課長
	廣田 耕一	警察庁交通局交通企画課長
	美濃 芳郎	厚生労働省労働基準局監督課長
(事務局)	国土交通省自動車局旅客課	

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」フォローアップ会議 配席図

< 合同庁舎第3号館(国土交通省) 8階 国際会議室(806) >

資料2

- (公社)日本バス協会
梶原 理事長
(富田委員代理)
- 京王電鉄バス
川杉 社長
- 高速バスマーケティング研究所
成定 代表
- 名古屋大学大学院
加藤 准教授
- 横浜国立大学大学院
中村 教授
- 労働科学研究所
酒井 所長
- 東京海洋大学
寺田 教授
- 交通労働軌道・バス事務局長
鎌田 事務局長
- 私鉄総連交通政策局
清水 局長
- 連合社会政策局
松田 部長
(大木委員代理)

WILLER TRAVEL(株) 村瀬 社長	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	警察庁交通局交通企画課 小倉 補佐 (廣田委員代理)
(株)平成エンタープライズ 田倉 社長	○									○	厚生労働省労働基準局監督課 高城 調査官 (美濃委員代理)
(一社)日本旅行業協会 興津 部長	○									○	大臣官房 山口 運輸安全監理官
(一社)全国旅行業協会 若井 事務局長	○	○	○	○	○	○	(事務局)		○	○	(速記者)
	観光庁 石原	自動車局 松本	自動車局 大庭	自動車局 清谷	自動車局 田端	自動車局 瓦林	自動車局 下野	自動車局 奈良	自動車局 星	自動車局 小熊	観光産業課長 総務課長 審議官 次長 局長 旅客課長 安全政策課長 安全政策課 安全監理室長 安全政策課長補佐

(入口)

趣 旨

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の準備・実施状況について実務的にフォローアップ・効果検証を行う。

また、これを踏まえ、必要に応じてさらなる安全性向上に向けた課題の整理等を行うこととする。

テーマ

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に盛り込まれた措置の実施状況の確認と効果検証
措置を講じた事項の改善等に係る検討

今後措置を講ずる事項に係る見直し

「さらなる議論が望まれる課題」に関する検討の継続 等

メンバー (敬称略)

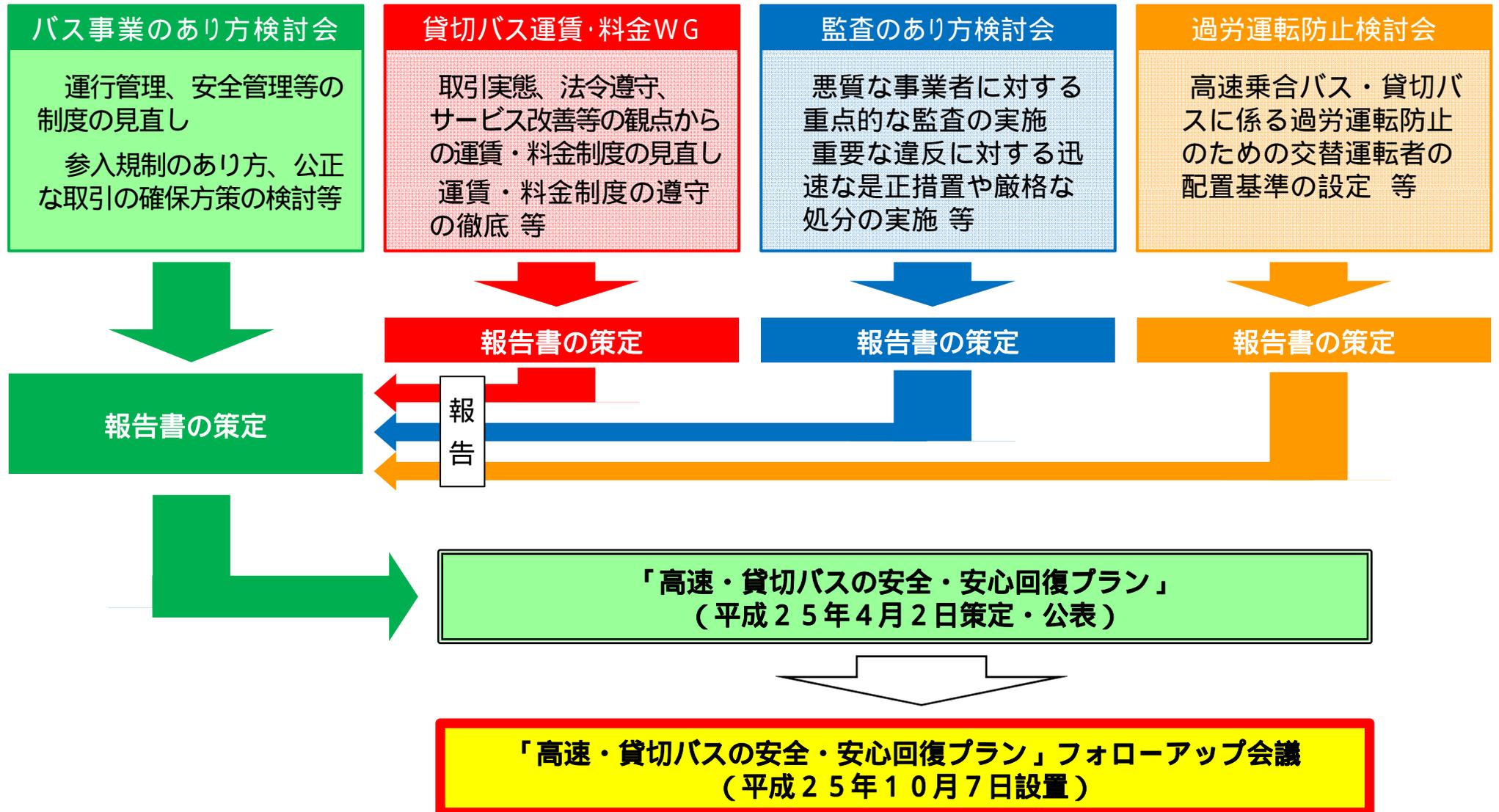
学識経験者等	<ul style="list-style-type: none"> ・中村文彦 横浜国立大学大学院教授(座長) ・加藤博和 名古屋大学大学院准教授(「バス事業のあり方検討会」、運賃・料金WG) ・酒井一博 労働科学研究所所長(過労運転防止検討会座長) ・寺田一薫 東京海洋大学教授(監査のあり方検討会座長) ・成定竜一 高速バスマーケティング研究所代表
業界関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・川杉範秋 京王電鉄バス(株)代表取締役社長 ・清水昭男 日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長 ・富田浩安 日の丸自動車興業(株)代表取締役社長 ・大木哲也 日本労働組合総連合会社会政策局長 ・村瀬茂高 WILER TRAVEL(株)代表取締役 ・興津泰則 (一社)日本旅行業協会国内訪日旅行推進部長 ・田倉貴弥 (株)平成エンタープライズ代表取締役 ・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 ・若井 茂 (一社)全国旅行業協会事務局長
行政関係者	<ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省(自動車局、大臣官房運輸安全監理官、観光庁)、警察庁交通局、厚生労働省労働基準局

スケジュール

- ・第1回を10月7日に開催
- ・以後、約3ヶ月に1回程度のペースで開催

本会議の位置付けについて

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、バス事業の規制等のあり方について検討を行うため、各課題に対応した検討会を設置し、有識者や業界団体等の御意見を踏まえながら検討を実施。

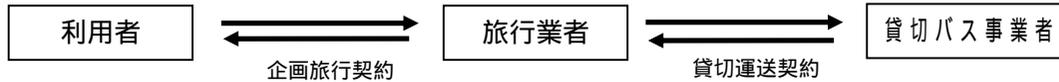


事故発生

事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、**乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。**

高速ツアーバス：旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



構造的な問題点

「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ

利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点

バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐車や周辺環境への悪影響等の問題

夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

貸切バス事業者をめぐる構造問題

規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的

価格競争の激化、事業者収入の低下

安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化

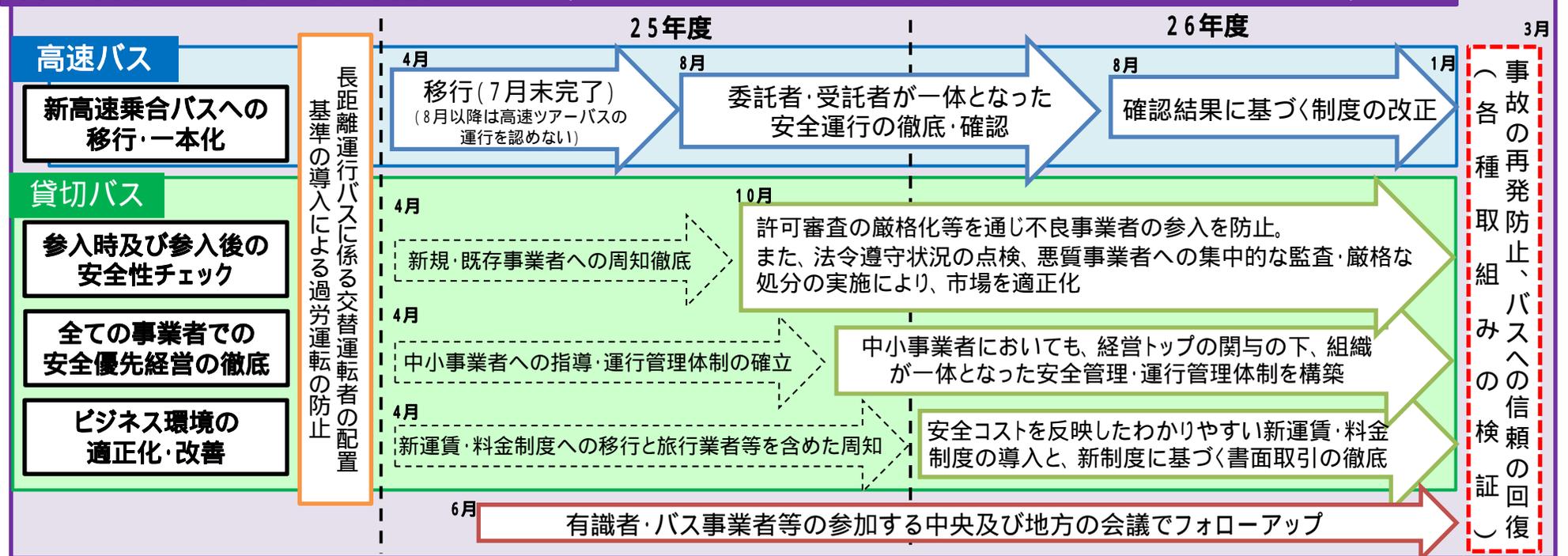
届出とは異なる運賃・料金收受の取引の広がり

口頭による発注・取引の慣行化

許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

課題と対策

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 (「バス事業のあり方検討会報告書」(平成25年3月29日)に基づき策定・実施)



平成25年4月2日
自動車局

高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成24年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、国土交通省は、平成25・26年度の2年間にわたり、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」として、報告書に盛り込まれた措置を迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と、事故により大きく揺らいだ高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとする。

なお、本プランの実効性を確保するためには、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行うことが重要であるため、逐次フォローアップ・効果検証を行うとともに、必要に応じて取組内容の充実強化を図るものとする。

I 具体的取組

1. 新高速乗合バスへの移行・一本化（別紙①～④参照）

- 現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
- 移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
- 上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。

2. 貸切バスの安全性向上

(1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化(別紙⑤～⑪参照)

- 半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、

輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。

- 今後2年間を通じて、事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底（別紙⑫～⑮参照）

- 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

(3) ビジネス環境の適正化・改善（別紙⑯～⑲参照）

- 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

II フォローアップ・効果検証

- 各措置の準備・実施状況については、有識者・関係者等の参加を得て、本省及び地方運輸局において、逐次フォローアップを行う。
- 各措置の実施状況を踏まえ、平成26年度末を目途にその効果を検証し、バスへの信頼回復のためにさらに必要な取組について検討する。

(別紙)

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、确实かつ円滑な移行を図る。	25年7月末まで
②委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築（運輸安全マネジメントの実施）	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。（省令改正等）	25年4月以降
③業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	25年5月以降
④過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）

2. 貸切バスの安全性向上

(1) 参入時・参入後の安全性チェック

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑤役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するほか、試験方法等を厳格化する。（通達改正）	25年10月
⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。（通達改正）	25年10月
⑦営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。（通達改正）	25年10月
⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。（通達・告示改正）	25年10月
⑨法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。（通達改正等）	25年10月
⑩業界団体を中心とした適正化事業（コンサルティング）の導入	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施
⑪悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。（通達改正）	25年10月

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑫運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	<p>①全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。（省令改正）</p> <p>②安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。（通達改正）</p>	<p>①25年10月</p> <p>②25年4月以降</p>
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。（省令改正）	26年5月
⑭交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）
⑮デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	<p>①交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。（通達改正）</p> <p>②ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。</p>	<p>①26年1月 （夜間運行について一部実施済み）</p> <p>②25年4月以降</p>

(3) ビジネス環境の適正化・改善

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑯運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。 （通達改正）	25年度末まで
⑰貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていく。	実施済み。25年4月以降取組を強化
⑱運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	25年末までに検討
⑲円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。（通達改正）	25年10月

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 に盛り込まれた措置の進捗状況

プランに定められた各措置の進捗状況について(一覧)

新高速乗合バス関係

高速・貸切バス安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)		スケジュール										
措置名	実施時期(予定)	平成25年					平成26年				平成27年	
		4月・5月	6月・7月	8月・9月	10月	11月	12月	1月～3月	4月～6月	7月～9月	10月～12月	1月～3月
高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	平成25年7月末まで		許可審査移行完了(7月末)	運輸開始後の現場確認 安全運行の点検 呼出確認等		新規許可を端緒とする監査 (11月から順次実施)						
委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施)	平成25年4月以降	管理の受委託許可要件 (平成24年7月～)		省令公布 (8月)	省令施行 (10月)	届出期限 (施行から3月以内)						
業界団体を中心とした適正化事業(コンサルティング)の導入	平成25年5月以降	巡回指導開始 (5月～11月)										
過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	平成25年8月	通達改正 (5月)		全面適用 (8月)			適用(デジタル式運行記録計による運行管理体制の構築等) (1月)					

既実施、着手した事項については赤字にて記載している。
現時点(平成25年10月)の予定であり、今後変更される可能性がある。

プランに定められた各措置の進捗状況について(一覧)

貸切バス関係

高速・貸切バス安全・安心回復プラン		スケジュール											
措置名	実施時期 (予定)	平成25年						平成26年				平成27年	
		4月・5月	6月・7月	8月・9月	10月	11月	12月	1月～ 3月	4月～ 6月	7月～ 9月	10月～ 12月	1月～ 3月	
役員への法令試験の厳格化 運行管理者・運転者の雇用契約等の確認 営業所等の現場確認の徹底	平成25年10月				通達改正 施行 (10月)								
所要資金額に関する許可基準の強化	平成25年10月				通達改正 施行(10月)								
賠償限度額に関する許可基準の強化					告示公布 (10月)		施行 (12月)						
法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検 結果の報告義務付け	平成25年10月			通達制定 (9月)	自己点検、個別指導の実施 (10月～)								
業界団体を中心とした適正化事業(コンサル ティング)の導入	業界団体との調整 が完了次第実施			検討委員会 の立ち上げ (8月)	実施可能な地域から順次実施								
悪質事業者への集中的監査と厳格な処分の 実施	平成25年10月			通達改正 (9月)	監査方針 施行 (10月)	処分基準 施行 (11月)							
運輸安全マネジメント実施義務付け対象の 中小事業者への拡大	平成25年10月			省令公布 (8月)	省令施行 (10月)	届出期限 (施行から 3月以内)							
運行管理制度の強化	平成25年10月			省令公布 (8月)				通達改正 (3月予定)	施行 (5月)				
交替運転者の配置基準の策定	平成25年8月	通達改正 (5月)		全面適用 (8月)				適用(デジタル式運行記録計による運行管理体制の構築等) (1月)					
デジタル式運行記録計・ドライブレコーダー による運行管理体制の構築	平成26年1月	補助制度の実施 (平成22年度より継続実施)											
運賃・料金制度の改革 書面取引の徹底 円滑な移行のための環境整備	平成25年度末まで 実施済(以降、取扱強化) 平成25年度末までに検討	要素別原価データの収集			データ集計作業 基準運賃額の算定	貸切バス運賃料 金制度WG 開催	通達改正 広報・ 周知普及	施行 (4月)					
運送申込者による安全阻害行為等が疑わ れる場合の対応等	平成25年末までに検討	制度の検討、観光庁等との調整											

既に実施、着手した事項については赤字にて記載している。
現時点(平成25年10月)の予定であり、今後変更される可能性がある。

バス事業者に対する安全管理体制の強化を図るため、旅客自動車運送事業運輸規則を下記のとおり改正

従来200両以上のバス車両を有する事業者のみに義務付けられていた安全管理規程の届出等について、平成25年10月より、「全ての貸切バス事業者」及び「貸切委託運行の許可を受けた乗合バス事業者」に対しても義務付けを行い、運輸安全マネジメント(経営トップをはじめとする事業者全体での安全管理の取組み)を実施させることとする。

平成25年8月省令公布
 平成25年10月施行

事業の種別	義務付け対象事業者
貸切バス事業	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (貸切委託運行の許可を受けているもの)	全ての事業者 (対象拡大)
乗合バス事業 (上記を除くもの)	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車 合計200両以上所有している事業者 (従来通り)
特定旅客事業	乗合バス及び特定旅客の事業用自動車 合計200両以上所有している事業者 (従来通り)

具体的な取組

安全管理規程の届出等

事業者に対して、**安全管理規程の設定・届出**を義務付け。
 事業者に対して、**安全統括管理者の選任・届出**を義務付け。

運輸安全マネジメント評価の実施

事業者に対して、**運輸安全マネジメント評価を実施**(中小規模事業者に対する効果的な評価方法を検討)。

事業者への普及・啓発

事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施方法等について、**講習会等の形での普及・啓発**を実施。

中小規模事業者を含む全ての貸切バス事業者等に対して、安全に対する意識・取組を向上させる

業界団体を中心として適正化事業(法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等)を導入、推進

【適正化事業の概要】

新高速乗合バス事業者が属する団体の自主的な取組

目的	新高速乗合バスへの移行に係る安全管理の促進
内容	新高速乗合バスへの移行事業者(管理の受託を行う事業者を含む)に対して、運行管理等に関する法令遵守状況等の確認・指導を実施 移行前(平成25年7月まで)の間は、移行準備状況の確認を実施
主体	高速ツアーバス協議会が中心となって設置された適正化チーム (NASVA等に対し、実務者の派遣等を依頼)

平成25年5月～11月実施

貸切バス事業者が属する団体の自主的な取組

目的	貸切バス事業者の法令遵守による安全性の向上
内容	貸切バス事業者の運行管理等に関する法令遵守状況等を確認・指導するモデル事業の実施
主体	公益社団法人日本バス協会(地方バス協会)

公益社団法人日本バス協会が、本年8月に設置した「貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業検討委員会」において、具体的な実施方法等について検討中

平成25年度中に実施予定

国土交通省においても、貸切バス事業者に対する適正化事業の実施方法等に関する調査事業を実施予定

夏・冬の多客期対策の実施（配置基準一部適用）

平成24年7月：夏の多客期に向け、高速ツアーバス等の緊急対策として、夜間の実車距離（ ）400kmを基本とする「夜間の高速ツアーバス」の交替運転者の配置基準を策定
 平成24年12月：スキー等の冬の多客期に向け、貸切バス全般について、高速ツアーバスと同様に、夜間の実車距離400kmを基本とする「夜間の貸切バス」の交替運転者の配置基準を策定
 （ ）実車距離...利用者の乗車の有無に関わらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行業者等が設定した起点から終点までの距離



交替運転者の配置基準（全面適用）

平成25年5月通達改正
 平成25年8月施行

		新高速乗合バス(貸切バス事業者の受託運行も含む)	観光等に使用される貸切バス
ワンマン運行の上限	夜間	距離：実車距離400kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで 時間：運転時間9時間以内 連続乗務：連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜まで (自社運行の場合には例外措置あり)	距離：実車距離400kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで 時間：運転時間9時間以内 連続乗務：連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜まで
	昼間	距離：実車距離500kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで 時間：運転時間9時間以内 (自社運行の場合には例外措置あり)	距離：実車距離500kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで 時間：運転時間9時間以内 (一時間以上のまとまった休憩を入れる場合には例外措置あり)

現在の法令試験の実施方法等

「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」（自動車局長通達）

「申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業の遂行に必要な法令の知識を有する者であること。」

「一般旅客自動車運送事業の許可申請に係る法令試験の実施方法について」（平成13年12月26日付け事務連絡）

申請者等が最低限の法令知識を確実に身につけることを目的として、以下のとおり試験を実施。

< 法令試験の実施内容 >

出題範囲：道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則、旅客自動車運送事業運輸規則、旅客自動車運送事業等報告規則、自動車事故報告規則 等

出題形式：×方式、語群選択方式、簡単な筆記回答方式
出題数 30問
試験時間 40分～60分
合格基準 80%以上の正答

具体的に講じる措置

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」（自動車局長通達）

「申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の代表権を有する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業を適正に遂行するために必要な法令の知識を有する者であること。」

「一般旅客自動車運送事業の許可申請に係る法令試験の実施方法について」（平成25年10月旅客課長通達）

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、「役員の法令試験の厳格化」が盛り込まれたことを踏まえ、以下のとおり見直した上で試験を実施。

< 法令試験の実施内容 >

受験対象者：代表権を有する常勤の役員

試験の実施：原則として毎月1回の実施

出題範囲：次の分野からの出題を加える。「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」

出題形式：正誤式、語群選択方式、記述方式

出題数：40問以内

試験時間：60分以内

合格基準：90%以上の正答

不合格者の取り扱い：再試験の実施は1回限りとし、不合格の場合は申請の却下処分を行う。

運行管理者・運転者の雇用確認の必要性

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故では、運行管理者が運転者を兼ねていた実態が監査により判明。

車両運行中、運転者の体調悪化、事故等のトラブルが発生した場合に、運転者任せの判断となれば、運転者は運行計画に沿った運行を行わないなど、重大事故に繋がりがねない状況。



具体的に講じる措置

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

- 一般貸切旅客自動車運送事業者が運輸を開始した場合の届出（道路運送法施行規則第66条第1項第1号）時にいて、運行管理者及び運転者との雇用契約が確認できる書類を添付することとする。

運行管理者及び運転者の雇用契約の確認方法

一般貸切旅客自動車運送事業の許可申請



添付書類（現行の措置）
運行管理者・運転者の選任計画
運行管理者の・運転者の就任承諾書

一般貸切旅客自動車運送事業の運輸開始の届出



添付書類＜新たな措置＞
以下のいずれかの書類を添付
労働契約法第4条第2項の規定により労働者及び使用者が労働契約の内容を確認した書面の写し
労働基準法第15条第1項の規定に基づく使用者が労働者に対して労働条件を明示した書面の写し
雇用保険法第7条の規定に基づき公共職業安定所より交付される「雇用保険被保険者資格取得等確認通知書（事業主通知用）」の写し

現場確認に関する問題点

貸切バス事業の許可（道路運送法第4条）取得後の、運輸開始に係る届出（道路運送法施行規則第66条第1項第1号）

- (1) 運輸開始届出時に営業所、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設等の事業計画に定める事業用施設の写真の添付を義務付けることにより、新規許可申請時における事業計画等の確保状況を確認
- (2) (1)の確認のほか、必要に応じ事業計画等の確保状況に係る現地調査を実施。



実質、書類チェックにより確認

写真の添付だけでは、営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等の全体像が確認できない可能性があり、安全に関する規制を遵守しない悪質な事業者による事業開始を排除できないおそれ。

安全管理体制のチェックを徹底することが必要

具体的に講じる措置

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

運輸開始の届出に添付された写真に係る営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等の事業用施設について、**原則として現地調査を行い確認**することとする。

現地調査の効果

現地調査を行うことにより事業計画に定める事業用施設の適切性を確認することができる

営業所の確認



申請内容と相違なし

点呼場所の確認



適切な規模であり支障なし

休憩所



適切な規模であり支障なし

洗車設備



アスファルト舗装、照明設備も完備されていた

前面道路



出入りに支障なし

現行の参入時の許可基準

資金計画 (国土交通省自動車局長通達において規定)

- ・車両、土地、建物、機械器具、運転資金、保険料等の所要資金の見積もりが適切であること。
- ・所要資金(*)の50%以上かつ事業開始当初に要する資金(**)の100%以上の自己資金が、確保されていること。

損害賠償能力 (国土交通省告示において規定)

- ・対人8,000万円以上、対物200万円以上の任意保険又は共済に全ての計画車両が加入する計画があること。

【主な所要資金】

	*所要資金	**事業開始当初に要する資金
車両費	取得価格 or1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金 or2ヶ月分のリース料
土地費 建物費	取得価格 or1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金 or2ヶ月分のリース料
運転資金	2ヶ月分の人件費、燃料費等	2ヶ月分の人件費、燃料費等
保険料等	1年分の保険料、租税公課	1年分の保険料、租税公課

具体的に講じる措置

資金計画
平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

損害賠償
平成25年10月告示公布
平成25年12月適用

資金計画 (国土交通省自動車局長通達において規定)

貸切バス事業の安定的な経営を行う観点から、車両費並びに土地費及び建物費について、事業開始当初に必要なとされる資金確保の基準を2ヶ月分のローン支払金又はリース料から6ヶ月分に引き上げる。

	*所要資金	**事業開始当初に要する資金
車両費	取得価格 or1年分のリース料	<u>6ヶ月分</u> のローン支払金 or <u>6ヶ月分</u> のリース料
土地費 建物費	取得価格 or1年分のリース料	<u>6ヶ月分</u> のローン支払金 or <u>6ヶ月分</u> のリース料

損害賠償能力 (国土交通省告示において規定)

貸切バス事業者が事故発生時に確実な賠償を行い、被害者保護を図る観点から、貸切バス事業者が旅客の生命等の損害を賠償するために締結すべき損害賠償責任保険・共済の賠償限度額を対人8,000万円以上から対人無制限に引き上げる。

目的

1. 事業者(経営者)自身の法令遵守への意識を高める。
2. 法令遵守に対するレベルアップを図るとともに、行政と事業者のコミュニケーションを推進し、安全意識の共有を図る。
3. 法令違反の疑いがある事業者の実態を行政が把握し、法令違反が確認された事業者を指導、処分等。

平成25年9月通達制定
平成25年10月より実施



全体の流れ

運輸局、運輸支局

- ・自己点検及び報告の通知
- ・個別指導実施の通知



貸切事業者(代表者等)

2年以内に監査を受けた事業者
3年以内に監査を受けた結果、
車両停止以上の処分を受けな
かった事業者
セーフティバスの認定を受けた
事業者等は除く



個別指導の実施

- ・支局監査官等が自己点検表の
報告内容を踏まえて個別指導(ヒ
アリング等)を実施

自己点検表

以下の項目は例示

自己点検表

バス(株)

営業所

【過労防止関係】

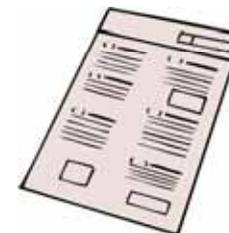
- ・告示で定める基準(拘束時間、休息期間、連続運転時間等)の遵守
- ・適切な交替運転者の配置
- 提出資料:乗務記録、運行指示書等

【点呼関係】

- ・運行管理者による点呼実施状況
- ・アルコール検知器の使用状況
- 提出資料:点呼簿等

【運転者の指導監督関係】

- ・運転者に対する教育の実施状況
- 提出資料:年間教育計画、教育記録、適性診断結果等



個別指導の実施

実施主体:運輸局又は運輸支局

実施回数:一定期間内に数回に分けて実施(事業者から見れば1回)

指導員:運輸局又は運輸支局監査官

出席者:代表者又は安全統括管理者等

実施場所:運輸局又は運輸支局会議室等

- ・自己点検表
未報告事業者
- ・個別指導に
応じない事
業者



監査



行政処分等

バス・タクシー・トラック事業者に対する監査方針・行政処分等の基準に係る通達改正

平成25年9月通達改正

監査方針

平成25年
10月1日施行

- (1) 悪質な事業者に対する集中的な監査実施
 - ・ 監査端緒の充実を図りつつ、違反歴等の当該事業者に関する情報等を適切に把握し、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**
 - ・ このため、各種通報、法令違反歴等を基に優先的に監査を実施する事業者及び**継続的に監視していく事業者のリストを整備**
- (2) 街頭監査を新設
 - ・ バス分野を念頭に**街頭監査を新設**
 - ・ 利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バスの発着場などにおいて、交替運転者の配置、運転者の飲酒、過労等の**運行実態を点検**

行政処分等の基準

平成25年
11月1日施行

- ・ 悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化 事業停止（30日間）**
処分厳格化により新たに追加された事業停止（30日間）については、平成26年1月1日から適用
 - ・ 運行管理者の未選任（現行：40日車）
 - ・ 整備管理者の未選任（現行：40日車）
 - ・ 全運転者に対して点呼未実施（現行：点呼未実施率50%以上、40日車）
 - ・ 監査拒否、虚偽の陳述（現行：60日車）
 - ・ 名義貸し、事業の貸渡し（現行：60日車×違反車両数）
 - ・ 乗務時間の基準に著しく違反（現行：120日車）
 - ・ 全ての車両の定期点検整備が未実施（現行：20日車×違反車両数）
- ・ 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし **許可取消**
- ・ その他、記録類の改ざん、交替運転者の配置違反、日雇い運転者の選任等 **処分量定の引き上げ**
- ・ **軽微な法令違反の対象を拡大 文書警告**
記録の記載不備については、違反件数の多寡によらず文書警告（行政指導）
- ・ **運行管理者資格者証返納命令の厳格化**
返納命令の適用事項を見直し、運行管理者の名義貸しの禁止を明示等

運行管理制度の強化

運行管理に関する問題点

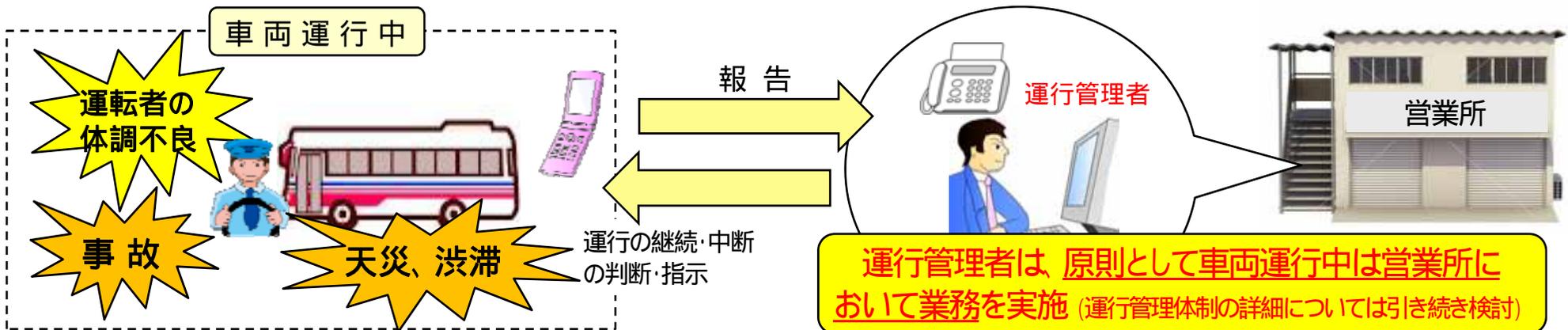
車両運行中、運転者の体調悪化、事故等のトラブルが発生した場合に、運転者任せの判断となれば、運転者は運行計画に沿った運行を優先しかねないなど、重大事故に繋がりがねない状況。

運行管理体制の見直し

バス事業等においては、安全運行に責任を有する運行管理者が、トラブル発生時の運行継続・中断等について必要な判断・指示を行うため、運行管理制度の強化を行う。

平成25年 8月省令公布
平成26年 5月施行
(施行までに通達改正を実施)

事業者に対して、車両運行中の間の運行管理体制整備を義務付け
 運行管理者に対しては、トラブル発生時の運転者に対する必要な判断・指示を行うことを義務付け
 運転者に対して、トラブル発生時の運行管理者に対する報告を義務付け



見直しによる効果

運行管理者と運転者等との兼務が排除される()など、運行管理業務の適正化を実現

() 複数の運行管理者を選任している営業所にあつては、この限りではない。

デジタル式運行記録計の装着義務付けについて

平成25年5月通達改正
平成26年1月施行

- ▶ 夜間ワンマン運行の上限を原則実車距離400kmとするとともに、実車距離400kmを超えて500kmまで夜間ワンマン運行を行う場合には、デジタル式運行記録計を装着し、当該運行を行う事業者がこれを用いた運行管理を義務付ける等の措置を実施。

デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの一層の普及促進について

平成22年度より継続実施

デジタル式運行記録計

運転速度、時間、走行距離を電子データとして記録。運転傾向の自動分析も可能。



デジタル式運行記録計で速度、距離等を記録



運行傾向を評価



専用の解析ソフトで分析

【期待される効果】

デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーから得られたデータを用いて、運行管理者が運転者に対する安全指導を行うこと等により、輸送の安全性の向上が図られる。



データを利用して、運転者への安全指導を実施

映像記録型ドライブレコーダー

事故やニアミス等で急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像、加速度、ブレーキ、ウインカー等の走行データを記録。



急ブレーキ
急発進
急ハンドル



ドライブレコーダーで瞬間の映像を記録



専用の解析ソフトで分析



急ブレーキ時の動画

平成25年度より、過労運転防止のための先進的な取組(走行中の瞬間速度等の情報をITを活用してリアルタイムで取得できる機器等)に対する支援を新たに導入するなど、一層の運行管理体制の強化を実施。

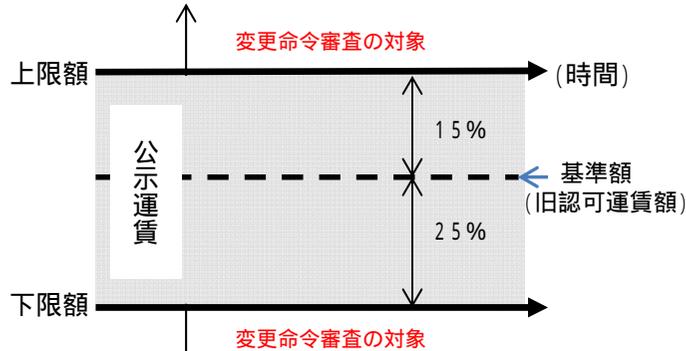
補助対象、補助率

補助対象機器		補助対象者	補助率
デジタル式運行記録計	車載器及び事業所用機器	バス事業者等	導入経費の 1 / 3
ドライブレコーダー	車載器及び事業所用機器		

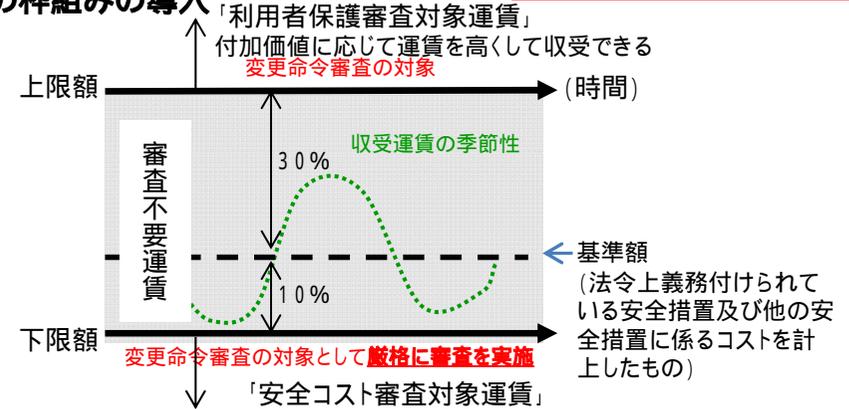
制度の概要

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」、「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入

平成25年度末までに実施



移行



2. 合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した合理的でわかりやすい制度である、「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化。

料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

新制度の構築

標準能率事業者の選定の基礎

平成23年度の一般貸切旅客自動車運送事業輸送実績を基に、実働率と実働日車営業収入を算定

- <以下の事業者を除く>
- 安全運行に欠ける事業者（事故報告規則第4条の「速報」をした者）
 - 最近の年度中に、譲渡譲受、合併、長期労働争議があった事業者
 - 兼業部門の営業収入に対する貸切収入が50%未満の者
 - 保有車両数5両以下の者

1,970事業者

標準能率事業者の選定

標準能率事業者を選定するため、以下の条件で選定

- <以下の条件により選定>
- 実働率及び実働日車営業収入が、ともに管内（関東、中部の愛知県、近畿、九州の福岡県は都道府県ごと）の平均値を上回る事業者を抽出
 - 実働率95%以上または実働日車営業収入が概ね12万円を超える事業者は契約輸送、ツアーバス專業等特殊な輸送形態が多いものとして除外
 - 毎年、日バス協に収支状況を報告している事業者を参考調査事業者として追加

標準能率事業者：367事業者
参考調査事業者：278事業者

要素別原価の算定

平成24年度における貸切事業収入、要素別原価、総乗務時間、安全コストに係る経費、貸切換算自己資本の算定のため、調査票の記入依頼を実施

645事業者

調査票の回収

調査票の回収

約200事業者

要素別原価等調査票の例

主たる事業所の都道府県名	長野県		2以上の営業区域を有する場合は、左欄に主たる事業所が所在する都道府県名の記載して下さい。また、この場合は、貸切事業全体としての以下の車両数、収支等を記載して下さい。
事業者名	[]		2以上の営業区域を有する場合は、左欄に主たる事業所が所在する都道府県名にある運輸支局又はバス協会にご提出下さい。
平成24年度末車両数	大型車	24	[] は数値を入力すると自動計算されるセルです。
	中型車		
	小型車		

1. 貸切事業収入(平成24年度実績)

営業収入	運送収入	運送収入	591,819
	運送雑収	料金収入	21,380
営業外収入	営業外収益		23,050
合計			636,249

全事業に対する貸切事業の収入比率(%) 45%

2. 要素別原価(平成24年度実績) (単位:千円)

運送費	人件費(基準賃金、年間臨給、退職金、厚生費)	218,624
	人件費(基準外賃金)	
	燃料油脂費	116,871
	車両修繕費	33,377
	車両減価償却費	90,487
	自動車税	1,080
	自動車重量税	790
	自動車損害賠償責任保険料	1,293
	車両保険料	4,274
	その他経費	103,610
小計		570,406
一般管理費	人件費	18,651
	その他経費	22,299
	小計	40,946
営業外費用	金融費用	1,680
	その他費用	5,701
	小計	7,381
適正利潤(5.の資本報酬額が自動入力されます。)		5,157
合計		623,890

延実在車両数(日車)	8,197
延実動車両数(日車)	6,808
実働率(%)	83.1%

営業収入(円)	636,249
実働日車あたり営業収入(円)	93

走行キロ(キロメートル)	3,837,750
実車走行キロ(キロメートル)	3,469,745

3. 乗務時間(平成24年度の指定した6ヶ月間の実績)

総乗務時間実績(6ヶ月間)	1,350
---------------	-------

(注) 出庫から開庫までの乗務時間実績を、運転日報や運行指示書等をもとに算出願います。交替運転士が同乗している場合、運転以外の同乗時も含んだ乗務時間を算出してください。日帰り運行における休憩時間は乗務時間に含まず、宿泊を伴う運行の場合は、宿泊施設到着後1時間(車内清掃等)、宿泊施設出発前1時間(始業点検)を乗務時間に加え、それ以外の宿泊施設滞在時間は控除してください。全運転士について、指定した6ヶ月間(1・5・7・9・11月)の乗務時間の総合計を記入してください。

4. 安全コスト(平成24、25、26年度の実績及び計画額)

(単位:千円)

安全措置または安全関係設備	24年度(実績額)	25年度(実績又は計画額)	26年度(計画額)
貸切バス安全性評価認定経費	386	0	
先進安全自動車の導入	0	0	
デジタル式運行記録計の導入	0	3,975	
ドライブレコーダーの導入	0	0	
事故防止コンサルティング経費	655	0	
ITを活用した運行管理機器	0	5,500	
合計	1,041	9,475	0

(注) 安全措置または安全関係設備に係る投資実績及び計画を記入してください。減価償却資産の場合は、年度の減価償却費を、一括償却の場合は経費額を記入してください。例示項目以外の安全投資を行った場合は、空欄に追加して記入してください。

5. 貸切事業に係る資本報酬(平成24年度実績)

(単位:千円)

負債合計	A	1,178,122	
資本合計	B	140,031	
負債及び資本合計	C = A + B	1,318,153	
自己資本構成比(%)	D = B / C	0.106232736	
貸切事業用資産	車両簿価	E	295,942
	その他固定資産簿価	F	87,265
	運転資本	G	50,185
	ベースとなる資産合計	H = E + F + G	433,392
資本報酬	= D × H × 資本報酬率	5,157	

(注) 固定資産の貸切バス事業への配分は、「自動車運送事業に係る収益及び費用並びに固定資産の配分基準について」(昭和52年5月17日付け 自総第338号、自旅第151号、自貸第55号)により配分してください。運転資本は営業費(償却費を除く)の4%としてください。資本報酬率は0.112です。

記入担当部課	[]
記入担当者	[]
連絡先(TEL)	[]
連絡先(E-MAIL)	[]

平成25年9月通達改正

監査方針

平成25年
10月1日施行

(6) 監査の重点事項

・監査（街頭監査を除く。）は、次に掲げる事項を重点として実施するものとするが、監査端緒に応じてこれらのうち必要な事項又はその他必要な事項を重点として実施するものとする。

事業計画の遵守状況

運賃・料金の収受状況

損害賠償責任保険（共済）の加入状況

自家用自動車の利用、名義貸し行為の有無

社会保険等の加入状況

賃金の支払い状況

運送引受書（写しを含む。）の作成・交付・保存状況（一般貸切旅客自動車運送事業に限る。）

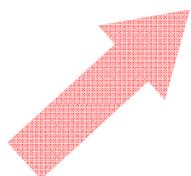
運行管理の実施状況

整備管理の実施状況

平成25年度末までに実施

取引内容についてよりの確に確認できるようにするため、新たな貸切バス運賃・料金制度の実施と併せ、運送引受書の記載事項を以下のとおり見直すこととする。

運送申込書/運送引受書-乗車券



見直し後のイメージ

運賃	_____円
料金	_____円
	(料金名)
	_____円
	(料金名)
実費	_____円
	(詳細)
	_____円
	(詳細)
合計請求額	_____円

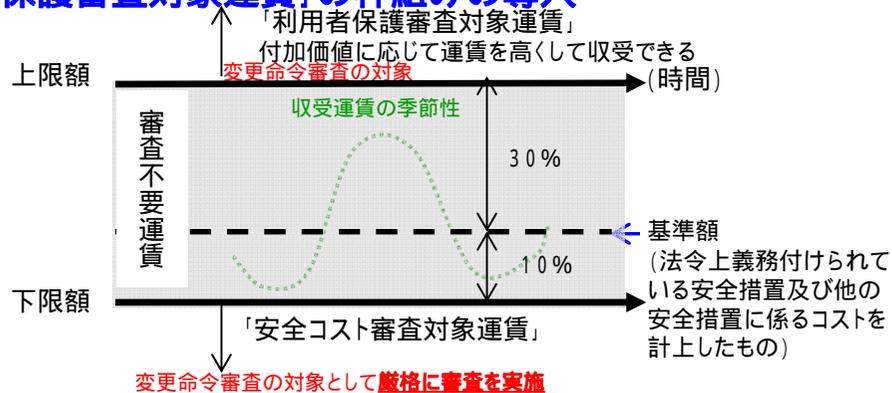
走行距離と走行時間から届出運賃が遵守されているか否かを確実に把握できるほか、料金及び実費も具体的に確認することができる。

WGの設置

平成24年7月に学識経験者貸切バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「貸切バス運賃・料金制度WG(座長:加藤博和 名古屋大学大学院准教授)」を設置し、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進め、以下のとおりとりまとめた。

とりまとめ内容

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」・「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入



2. 合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した合理的でわかりやすい制度である、「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化。

料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

今後の進め方

平成25年度中に速やかに新制度へ移行することとし、逐次、準備や進捗の状況等を検証

今後の予定

貸切バス事業者の要素別原価の集計結果を踏まえ、「時間・キロ併用制運賃方式」の基準額について、以下のスケジュールで検討を実施予定

平成25年12月:要素別原価の集計結果及び「時間・キロ併用制運賃方式」の基準額の提示、検討等

検討項目(案)

- 貸切バス事業者の要素別原価の集計結果
・貸切バス事業者の中から選定した標準能率事業者の要素別原価の集計結果の検証
- 「時間・キロ併用制運賃方式」の基準額
・に基づき算定した基準額について検討
- 運賃ブロックの検討
・大都市圏における運賃ブロックの設定要否について検討
- 運賃関連通達の改正
・貸切バスの運賃関連通達の改正内容について検討
- 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応
・運賃・料金に係る法律違反について再発防止資する新たな制度の導入の検討
- 円滑な移行のための環境整備
・新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促すため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知の検討

平成25年度末

旅行業者、地方自治体、学校関係者等の発注者が、安心して貸切バスを選定・利用していただけるよう、平成24年6月に貸切バスを選定・利用する際のポイントを示したガイドラインを策定した。新たな貸切バスの運賃・料金制度の改革による効果を高めることができるよう、同制度の見直しと合わせて改訂することとする。

貸切バス選定・利用ガイドラインの役割



現在の選定・利用のポイント

- 行程検討の際の留意点
 - ・ 運転者の労働時間、運転時間、休憩等についての規則等を前提とした行程の作成
- 事業者の選定に関する留意点
 - ・ 事業許可・営業区域の確認
 - ・ サービスの安全性を判断する上で参考となる情報（行政処分の状況、任意保険加入状況、貸切バス事業者安全性評価認定制度、高速ツアーバス運行事業者リスト）
- 貸切バス調達に係る入札・契約における留意点
 - ・ 安全性を含めて総合的に評価する選定方法を推奨（安全性に係る評価項目を提示）
- 運送契約に関する留意点
 - ・ 標準運送約款の要点（運送申込みと契約の成立、契約の変更、運賃及び料金、キャンセル料）
 - ・ 事故・故障等緊急時の連絡先・対応の確認

改訂のイメージ

貸切バス調達に係る入札・契約における留意点

次のような趣旨を追加

< 適法な運賃による取引の周知徹底 >

「今回導入した「安全コスト審査対象運賃」は、安全コストが運賃の設定にあたり適切に計上されているか否かを審査により確認しなければならない運賃であり、この点を十分に踏まえて入札等を行って下さい。」

< 書面取引の徹底 >

「旅客自動車運送事業運輸規則により、運送引受書が必ず発行されることになっていますので、取引内容の明確化や法令に違反する内容での契約や運行の事後的な確認のために、運送引受書を保存するようにして下さい。」

1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措 置 名	具 体 的 内 容	実施時期 (予定)	実施時期 (実績及び見通し)	進捗状況及び見通し (平成25年9月末現在)
高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、確実かつ円滑な移行を図る。	平成25年7月末	平成25年7月末までに完了	高速ツアーバスについて、平成25年7月末をもって廃止し、新高速乗合バスへの移行・一本化を完了。 新高速乗合バス事業者に対する移行後のフォローアップとして、主要な停留所における現場チェック(安全運行の点検)、各地方運輸局等における呼び出し確認等を実施。
委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施)	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。(省令改正等)	平成25年4月以降	平成24年7月より先行的に実施 平成25年10月より実施	委託者(乗合バス事業者)・受託者(貸切バス事業者)が一体となった安全管理体制を構築するため、乗合バス事業者に対する貸切委託運行の許可要件として、運輸安全マネジメントの実施を先行的に義務付け、安全管理体制の強化を実施。【平成24年7月通達改正】 さらに、上記内容について法令上の明確化を図るため、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付けを実施。【平成25年8月省令改正】
業界団体を中心とした適正化事業(コンサルティング)の導入	業界団体を中心として適正化事業(法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等)を導入、推進する。	平成25年5月以降	平成25年5月以降順次実施(平成25年11月までに完了予定)	新高速乗合バス事業者が属する業界団体の自主的な取組によって同事業者の営業所への巡回指導等を行い、事業者の法令遵守・安全運行の徹底を図る取組を実施。
過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。(通達改正)	平成25年8月(夜間運行について一部実施済み)	平成25年8月より実施	ワンマン運行の運転時間を原則9時間まで、実車距離を原則500km(夜間運行にあっては運転時間を原則9時間まで、実車距離を原則400km)までとするほか、連続運転時間や連続乗務回数に上限を設けることにより、長距離運行の際の運転者の過労運転の防止に向けた取組を実施。【平成25年5月通達改正】

2. 貸切バスの安全性向上

(1) 参入時・参入後の安全性チェック

措置名	具体的内容	実施時期(予定)	実施時期(実績及び見通し)	進捗状況及び見通し(平成25年9月末現在)
役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定するほか、試験方法等を厳格化する。(通達改正)	平成25年10月	平成25年10月より実施	<p>一般貸切旅客自動車運送事業の許可申請時等(当該事業の譲渡譲受において譲受人が新規事業者となる場合、また、当該事業の合併・分割・相続において存続する事業者若しくは相続人が新規事業者となる場合を含む)において実施する法令試験を以下のように厳格化を図る。[平成25年10月通達改正]</p> <p>受験対象者を代表権を有する常勤の役員に限定 不合格時の再試験は1回とし、再試験に不合格となった場合には許可申請は却下する 出題範囲に「改善基準告示」、「運輸安全マネジメント」、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を加える 法令試験の実施日を全国的に原則月1回の実施とする 法令試験の合格基準を90%以上に引き上げる</p>
運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。(通達改正)	平成25年10月	平成25年10月より実施	<p>一般貸切旅客自動車運送事業の許可後、当該一般貸切旅客自動車運送事業者が運輸を開始した場合に届け出る際の確認対象として、運行管理者及び運転者の雇用契約が確認できる書面として、労働基準法第15条第1項の規定に基づく使用者が運転者及び運行管理者に対して労働条件を明示した書面の写し等の添付を義務化する。[平成25年10月通達改正]</p>
営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。(通達改正)	平成25年10月	平成25年10月より実施	<p>一般貸切旅客自動車運送事業者が運輸を開始した場合に届け出る際の確認対象として、営業所、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設の事業計画等に定める運輸施設について写真を提出させ、当該事業許可申請時における事業計画等の確保状況の確認と併せ、速やかに事業用施設の状況について現地調査を実施する。[平成25年10月通達改正]</p>
所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。(通達・告示改正)	平成25年10月	平成25年10月より実施	<p>一般貸切旅客自動車運送事業許可申請時において審査上必要となる事業開始当初に必要なとされる資金額の確保状況について、車両費並びに土地費及び建物費の基準を、現行の2ヶ月分のローン支払金又はリース料から6ヶ月分へと引き上げる。[平成25年10月通達改正]</p> <p>貸切バスの事故発生時に一般貸切旅客自動車運送事業者の確実な賠償を可能とするため、締結すべき損害賠償保険・共済契約の対人賠償限度額について、現行の「8,000万円以上」を「無制限」へと引き上げる。[平成25年10月改正告示公布]</p>
法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認(自己点検)する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導(講習会等)を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。(通達改正等)	平成25年10月	平成25年10月より実施	<p>事業者自らが法令遵守状況等に関する自己点検を行い、当該結果について国土交通省への報告を義務付けるとともに、国土交通省は点検結果に基づき事業者への個別ヒアリングを行い、必要な助言等を実施(セーフティバスの認定を受けた又は直近に監査を受けた事業者等を除く)。[平成25年9月通達制定]</p>
業界団体を中心とした適正化事業(コンサルティング)の導入	業界団体を中心として適正化事業(法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等)を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施	平成25年度中に実施予定	<p>公益社団法人日本バス協会において、平成25年8月に「貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業検討委員会」が設置されるなど、業界団体の自主的な取組による営業所への巡回指導等によって、事業者の法令遵守・安全運行の徹底を図る「適正化モデル事業」の実施方法等について検討・調整がなされているところ。</p>
悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。(通達改正)	平成25年10月	平成25年10月より実施(一部11月より実施)	<p>重大かつ悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施し、当該違反が確認された場合には30日間の事業停止とするなど処分を厳格化するほか、記録の記載不備等の軽微な法令違反に対しては文書警告に止めるなど、行政資源の制約がある中で効率的・効果的な監査、実効性のある処分を実施。[平成25年9月通達改正]</p>

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期(予定)	実施時期 (実績及び見通し)	進捗状況及び見通し (平成25年9月末現在)
運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	<p>全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。(省令改正)</p> <p>安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。(通達改正)</p>	<p>平成25年10月</p> <p>平成25年4月以降</p>	<p>平成25年10月より実施</p> <p>平成25年4月以降実施</p> <p>平成25年度内に対処方針を確立予定</p>	<p>経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が丸となった安全管理体制の構築を図るため、全ての貸切バス事業者に対して、安全管理規程の設定・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付け、運輸安全マネジメントを実施させることにより、安全管理体制の強化を実施。【平成25年8月省令改正】</p> <p>事業者に対して、運輸安全マネジメントの取組方法等に関する国による説明会及び国が認定した民間主体のセミナー等により、広く啓発・指導等を実施。【平成25年7月通達改正】</p> <p>さらに、中小事業者等に対する効果的な評価方法のための調査・検討を実施。</p>
運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。(省令改正)	平成26年5月	平成26年5月より実施	<p>安全運行に責任を有する運行管理者が、運転者の体調不良や走行環境の変化等のトラブル発生時に必要な判断・指示を行えるよう、次のとおり運行管理体制の強化を実施。【平成25年8月省令改正】</p> <p>運転者に対して、車両運行中の体調不良や走行環境の変化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運行管理者への報告を義務付け、運行管理者が報告に基づいて運行の継続、中止等について必要な判断、指示等を実施</p> <p>事業者に対して、運行に関する状況を適切に把握するための体制整備の義務付けを実施</p>
交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。(通達改正)	平成25年8月 (夜間運行について一部実施済み)	平成25年8月より実施	ワンマン運行の運転時間を原則9時間まで、実車距離を原則500km(夜間運行にあっては運転時間を原則9時間まで、実車距離を原則400km)までとするほか、連続運転時間や連続乗務回数に上限を設けることにより、長距離運行の際の運転者の過労運転の防止に向けた取組を実施。【平成25年5月通達改正】
デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	<p>交替運転者が配置されていない状態で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。(通達改正)</p> <p>ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。</p>	<p>平成26年1月 (夜間運行について一部実施済み)</p> <p>平成25年4月以降</p>	<p>平成26年1月より実施</p> <p>平成22年度より継続実施</p>	<p>実車距離400kmを超える夜間ワンマン運行又は1日合計距離が実車距離600km(高速乗合バスにあっては500km)を超えるワンマン運行を行う場合には、車両にデジタル式運行記録計を装着し、事業者が同機器を用いた運行管理を行うことにより輸送の安全性向上を実施。【平成25年5月通達改正】</p> <p>平成22年度から継続して、デジタル式運行記録計やドライブレコーダー等の運行管理の高度化に資する機器の導入に対する支援を行い、同機器の一層の普及・促進を図っているほか、平成25年度より、過労運転防止のための先進的な取組に対する支援を新たに導入するなど、より一層の運行管理体制の強化を実施。</p>

(3) ビジネス環境の適正化・改善

措 置 名	具 体 的 内 容	実施時期(予定)	実施時期 (実績及び見通し)	進捗状況及び見通し (平成25年9月末現在)
運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。(通達改正)	平成25年度末まで	平成25年度末までに実施	時間・キロ併用制運賃の基準額を求めるため、一般貸切旅客自動車運送事業者の標準能率事業者を選定した上で、貸切事業収入・要素別原価・総乗務時間・安全コストに係る経費について調査を実施したところ。今後、集計作業に入り、同作業が済み次第、基準額を算定し、その後、運賃・料金WGを開催して制度設計を行う。[平成25年度末まで]
貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていく。	実施済み。 平成25年4月以降取組を強化	平成25年10月より実施 平成25年度末までに実施	監査の重点事項として、一般貸切旅客自動車運送事業者の運賃・料金の収受状況、運送引受書(写しを含む)の作成・交付・保存状況について位置付けたところ。[平成25年9月通達改正] 運送引受書の記載事項については、新たな運賃・料金制度の実施と併せ見直しを実施する。[平成25年度末まで]
運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	平成25年末までに検討	平成25年10月から12月	運賃・料金制度の見直しと合わせて、運賃・料金WGにおいて内容を検討する。
円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。(通達改正)	平成25年10月	平成25年度末	運賃・料金制度の見直しと合わせて、書面取引の徹底に係る記述の追加等、実施要項の検討を行う。

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の周知徹底について

国土交通省では、本年4月に策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に定められた各施策の着実な実施のため、以下の方法等により事業者・業界団体等に対する周知徹底を実施。

各ブロック安全推進会議

- 開催実績
全国各ブロック毎に安全推進会議を開催(本年6・7月頃に実施)
- 参加者
バス事業者団体、労働組合、都道府県(観光担当)、旅行業者団体 等
- 内容
「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の内容説明について同プランに盛り込まれた内容の周知方法について(事業者説明会の実施方法等についての調整等)
その他関係機関との協力・連絡体制の構築について 等



行政機関・関係業界等が会議開催を通じて、プランの周知徹底・着実な実施を図るとともに、プランの実施状況、改善点や更なる対策等に関する情報・意見交換を実施。

事業者説明会

- 開催実績
全国各地において約80回説明会を開催(本年6・7月頃に実施)
- 参加者
バス事業者、旅行業者 等
- 内容
「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の内容説明について同プランを踏まえて実施された各制度改正(交替運転者の配置基準等)について



交替運転者の配置基準等、プランを踏まえて実施された各施策について、その具体的な内容について事業者等へ説明・指導を行うなど、制度改正の周知徹底を実施。



安全推進会議の様子(平成25年6月25日仙台)



事業者説明会の様子(平成25年7月4日東京)

公益社団法人日本バス協会

貸切バス事業に関する適正化事業（コンサルティング）の導入について

1．適正化事業導入の趣旨

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、貸切バスの安全性向上施策の一つとして、「業界団体を中心として適正化事業（法令順守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。」ことが盛り込まれた。実施時期は、「業界団体との調整が完了次第実施」となっている。

これを受けて、日本バス協会は、適正化事業の実施主体となることが想定される各都道府県バス協会とともに適正化事業導入について検討を進めることとした。

2．貸切バス事業に関する適正化コンサルティング事業検討委員会の設置

適正化事業の検討、推進のため、日本バス協会に検討委員会を設置。8月7日に第1回委員会を開催。

（検討会のメンバー）

国土交通省自動車局、自動車事故対策機構、ブロック別バス協会等、日本バス協会

（第1回委員会の概要）

第1回委員会では、既に適正化事業に取り組んでいる宮城県バス協会、静岡県バス協会等から実施内容について話を聞くとともに、実施の準備を進めている千葉県バス協会から説明を受け、その後今後の検討事項等について審議した。

（ワーキンググループの設置）

委員会の下に、適正化事業の実施内容等について詳細に検討するため、ワーキンググループを設置することとなった。

3．適正化事業実施についての検討課題

- ・適正化事業における事業者に対する具体的チェック項目
- ・適正化事業実施の体制、指導員の確保等
- ・適正化事業実施にかかる費用の捻出
- ・適正化事業の導入推進のためのインセンティブ
- ・適正化事業の対象となる事業者
- ・日本バス協会の会員以外の貸切バス事業者に対する取扱い
- ・行政との関係

4．今後の取り組み

委員会での検討を踏まえ、今年度中にいくつかのバス協会での試行を目指し、また、26年度以降は、地方バス協会と十分調整の上、準備が整ったところから順次導入の予定。

貸切バス事業者安全性評価認定制度について



1. 貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

(制度の目的)

- 貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取り組みを評価し、公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする。
- 本制度を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図る。

セーフティバスマーク

(認定の仕組み)

- 貸切バス事業者の申請に基づき、日本バス協会が書面審査、訪問審査を行い、評価の点数を付けたうえで、「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」（学識経験者、国土交通省、日本バス協会で構成）において最終的な評価認定を行う。
- 認定の有効期間は2年間。当初は、星一つ取得、2年後、さらに安全の水準が高い場合には星二つ取得。
- 星の取得状況は、日本バス協会及び国土交通省のホームページで閲覧可能。

2. 評価認定の方法

以下の項目の合計点で評価する。一つ星は60点以上、二つ星は80点以上。

安全性に対する取組状況（配点60点）

法令順守の状況の審査とともに法令で求められているよりも高いレベルの取り組みが行われているかを審査（デジタル式運行記録計の使用、ドライブレコーダーの導入による教育等）。

事故及び行政処分の状況（配点20点）

過去2年間の有責の死傷事故の有無、行政処分による累積点数の状況等。

運輸安全マネジメントの取り組み状況（配点20点）

輸送の安全確保の責任体制、安全方針の策定と従業員への周知、安全についての会社あがりの取り組み状況等

3. フォローアップ

星をもらっている認定事業者に対しても、点数が低い事業者を中心に、事業者指導によるフォローアップを行い、さらなる安全性の向上を目指している。

4. 認定状況について（別紙）

貸切バス事業者安全性評価認定制度 認定状況について
(平成25年10月1日現在)

貸切バス事業者安全性評価認定事業者

	事業者数 社	車両数 両
平成24年度認定事業者	202	5,634
平成25年度認定事業者	327	9,924
計	529 内 二つ星194社	15,558
会員(非会員除く)に対する 認定事業者の割合	24.8%	47.3%
全事業者数(非会員含む)に対する 認定事業者の割合	11.7%	32.6%

非会員 平成24年度 2社33両、平成25年度 9社98両含む

(参考)

	事業者数 社、%	車両数 両、%
貸切バス事業者	4,533 (100.0)	47,693 (100.0)
うち会員	2,137 (47.1)	32,894 (69.0)
うち非会員	2,396 (52.9)	14,799 (31.0)

貸切バス事業者は平成24年3月現在(国土交通省調べ)

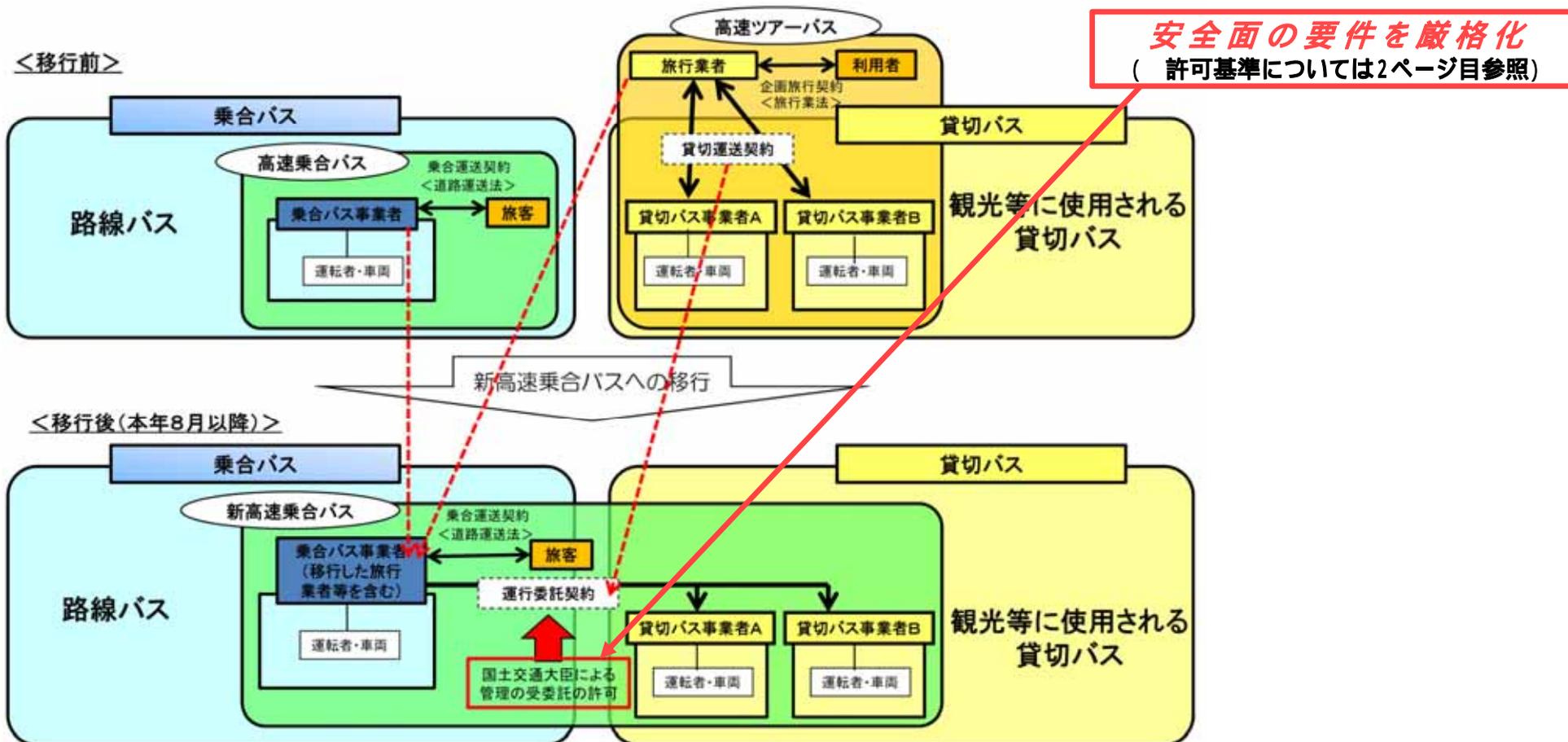
うち会員は平成24年8月現在(日本バス協会調べ)

新高速乗合バスへの移行及び 移行後の状況のフォローアップについて

「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

実施主体が旅行業者であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点
 バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題
 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

平成25年7月末までに
新高速乗合バスへの移行・一本化を完了
 平成25年8月からは
高速ツアーバスの運行は認めない



高速乗合バス事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、他の高速乗合バス事業者に運行委託できる「**管理の受委託制度**」について、必要な安全確保措置を講じた上で、貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加。

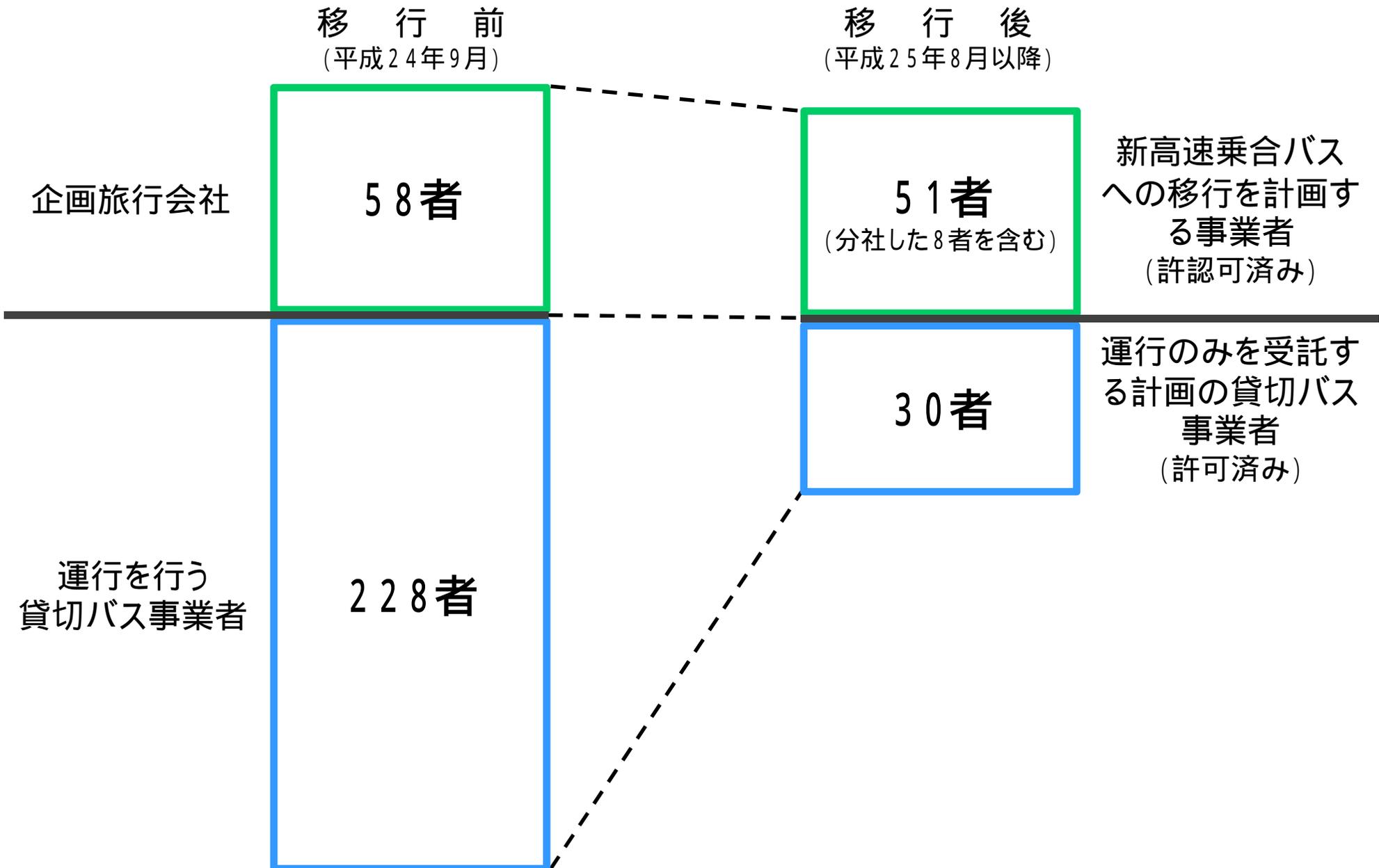
管理の受委託における安全面の要件の厳格化

管理の受委託の許可基準	
委託者	乗合バス事業者(管理の受委託に係る運送の 安全確保責任は委託者が負う)
受託者	法令遵守状況等の厳格な要件を満たす事業者 貸切バス事業運輸開始後3年以上が経過、 過去1年間重大・悪質な法令違反の処分歴なし、 過去の行政処分歴が一定以内 等
内部統制	法令遵守のチェック体制を整備 委託者の運行管理者・整備管理者による 指導・助言 、 委託者による受託者の 営業所の訪問調査 を義務付け
安全確保措置	通常求めている水準以上の安全確保措置 運行管理者と代表者及び運転者との兼務を禁止 、 安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安全管理体制の構築(運輸安全マネジメントの実施等)、 関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の構築(安全運行協議会) 高速乗合バスの交替運転者の配置の基準に従って、交替運転者を配置 等
委託範囲	委託者の高速乗合バス事業の 原則2分の1以内
使用車両	委託者又は受託者の車両

需要動向に対応した運行計画・運賃設定の実現

運行計画の事前届出期間の短縮 実施の「30日前」から「**7日前**」に短縮。
運賃・料金の事前届出期間の短縮 実施の「30日前」から「**7日前**」に短縮。
幅運賃の設定 割引運賃について、運賃タイプ毎に、**上限額と下限額(上限額の80%以上)の幅による届出**が可能。

平成25年10月1日現在



1. 新高速乗合バス事業に係る経営許可又は事業計画変更認可を受けた事業者(合計51者)

管轄運輸局名	事業者名
東北運輸局	弘南バス株
	柳桜交通
	南部バス株
関東運輸局	イーグルバス株
	WILLER EXPRESS関東株
	WILLER EXPRESS北信越株
	株オー・ティー・ビー
	グレース観光株
	広栄交通バス株
	さくら観光バス株
	三栄交通株
	株ジャムジャムエクスプレス
	和武井観光
	株旅バス
	株千葉みらい観光バス
	東京富士交通株
	南部WILLER EXPRESS株
	ニュープリンス高速バス株
	株富士セービングバス
	株平成エンタープライズ
ペイラインエクスプレス株	
株ユタカコーポレーション	
北陸信越運輸局	泉観光バス株
	イルカ交通株
	ウエスト観光バス株
	トラビスジャパン株
中部運輸局	株丸一観光
	青木バス株
近畿運輸局	青垣観光バス株
	株インフォマテック
	WILLER EXPRESS関西株
	WILLER EXPRESS東海株
	エムケイ観光バス株
	株サンシャインエクスプレス
	神姫観光バス株
	日本高速バス株
	南山サービス
	ユタカ交通株
四国運輸局	株ローレル観光バス
	海部観光株
	株高知駅前観光
	琴平バス株
九州運輸局	株サンマリントア一株
	株SODA
	株つくしの観光バス
	株天領バス
	株ハッコートラベル株
	株南九州観光バス株
	株山口運送
株ロイヤルバス	

※管轄運輸局については、当該事業者の本社所在地で整理
※五十音順

2. 新高速乗合バス事業に係る管理の受委託の許可を受けた事業者(合計30者)

管轄運輸局名	事業者名
東北運輸局	有ヨネザワバス観光
	有オートウィル
関東運輸局	株新日本観光自動車
	株杉崎観光バス株
	有丹沢交通
	株中央観光
	株帝産観光バス株
	株東京ヤサカ観光バス株
	株ニュープリンス観光バス株
北陸信越運輸局	株アリーナ
	有飯綱観光バス
	株昌栄高速運輸株
	株となみ観光交通株
	株丸一観光
中部運輸局	有ゆきつばき観光
	株大野観光自動車株
	株高志観光バス
	株菟野東部交通株
	株鯨バス株
	株中日臨海バス株
近畿運輸局	有東海特殊観光サービス
	株有田鉄道株
	株さやま交通
	有武元重機
	株奈良交通株
	株日本観光株
中国運輸局	有氷上観光株
	株ロウズ観光株
四国運輸局	株四国中央観光
	株西讃観光株

※管轄運輸局については、当該事業者の本社所在地で整理
※五十音順

新宿駅西口周辺バス停留所(出発停留所)

【共用】WEバス「ハイアット」

【共用】WEバス「東通り」

【共用】都バス「郵便局前」

【共用】WEバス「工学院前」



【新設】「中央公園C」

【新設】「中央公園B」

【共用】都バス「中央公園A」

【共用】都バス「中央公園D」

【共用】WEバス「ワシントンホテルA」

【共用】WEバス「ワシントンホテルB」

新設停留所は昼行専用
ただし朝7:00までは到着用にも利用

新宿駅西口周辺バス停留所(到着停留所)



【新設】中央公園2本

【新設】コクーンタワー前2本

【共用】都バス(31番)

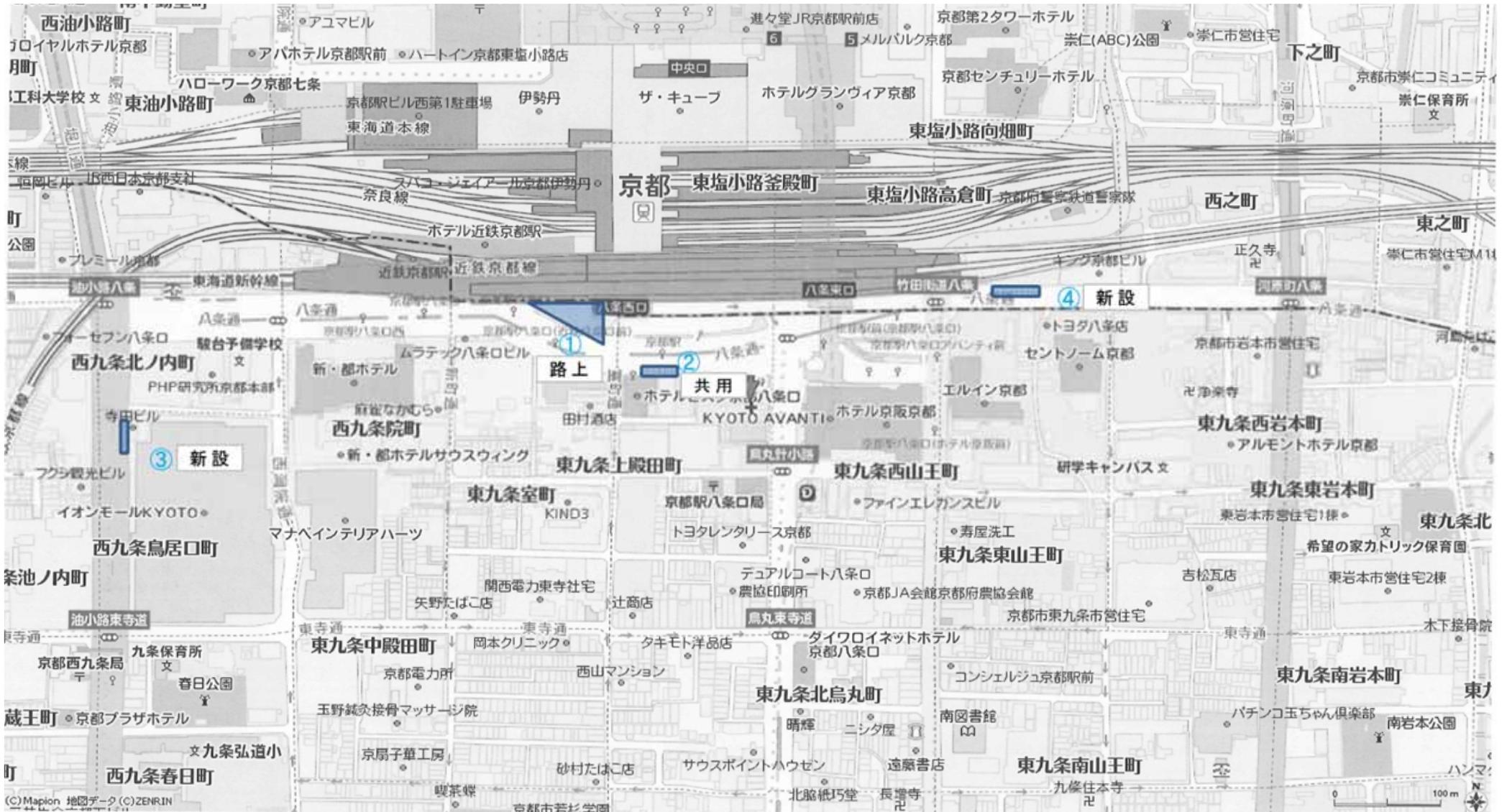
【共用】日本橋高島屋前(日立自動車交通)



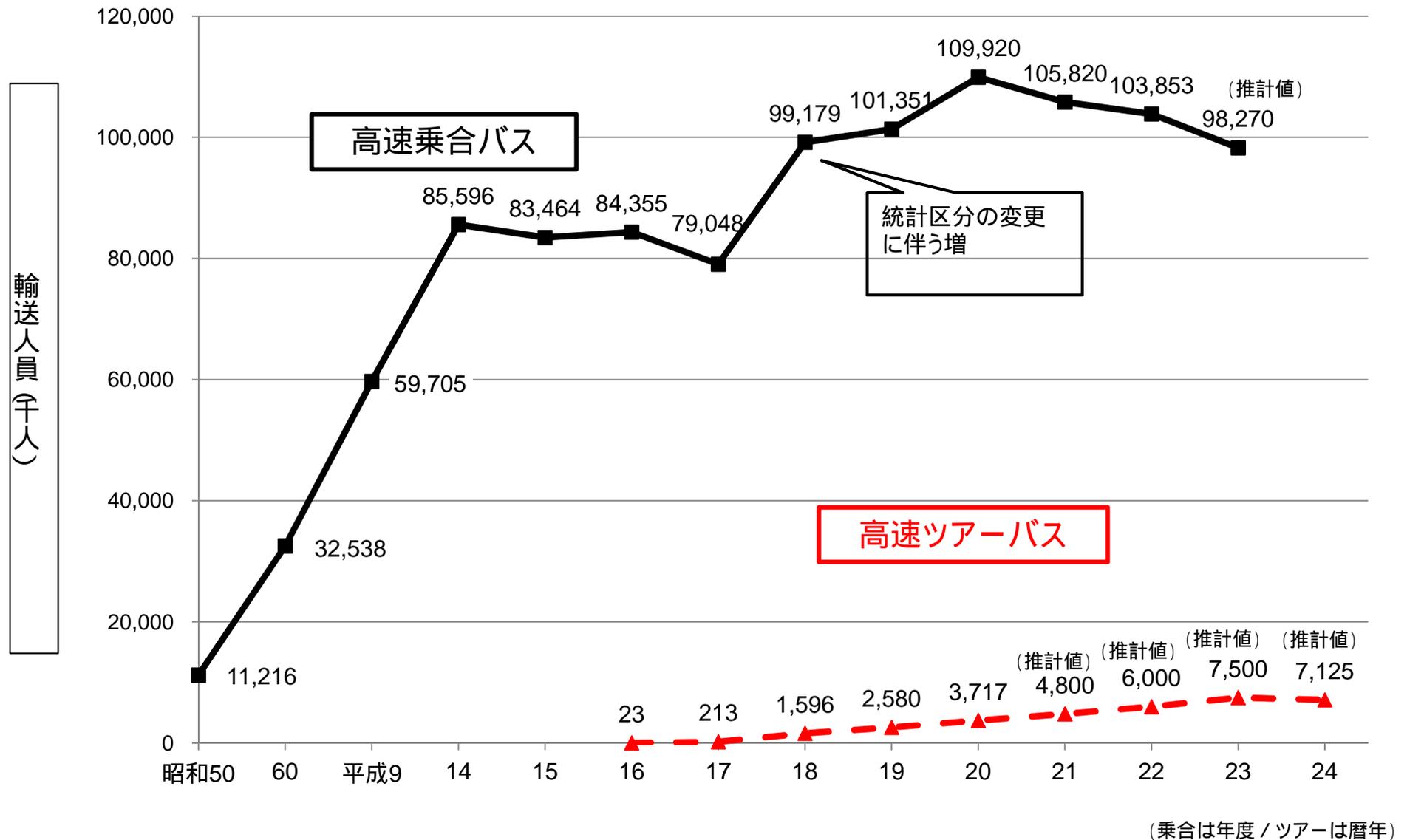
【路外】東京駅八重洲口鍛冶橋駐車場

いずれも出発・到着兼用
「日本橋高島屋前」は夜行便のみ、「鍛冶橋駐車場」は昼行・夜行両方

京都駅八条口周辺バス停留所



高速乗合バスと高速ツアーバスの輸送人員の推移



主要区間におけるピーク時の1日平均供給便数の比較

	平成24年8月		平成25年8月	
	高速ツアーバス	高速乗合バス	新高速乗合バス (移行事業者)	高速乗合バス
東京～ 大阪間	166便	125便	170便(+2.4%)〔見込〕 165便(0.6%)〔実績〕	141便(+12.8%)〔見込〕 140便(+12.0%)〔実績〕
合計	291便		312便(+7.2%)〔見込〕 305便(+4.8%)〔実績〕	
東京～ 仙台間	56便	31便	44便(21.4%)〔見込〕 36便(35.7%)〔実績〕	38便(+22.6%)〔見込〕 52便(+67.7%)〔実績〕
合計	88便		82便(6.5%)〔見込〕 88便(±0%)〔実績〕	

便数の端数は四捨五入している

安全運行の点検の目的

- ▶ 平成25年8月1日から、高速ツアーバス等から新高速乗合バスへの移行・一本化及び高速乗合バス・貸切バスの交替運転者配置基準の全面適用を措置。
- ▶ 今般の制度移行や配置基準の全面適用について利用者等への周知徹底を図るとともに、新高速乗合バスへ移行した事業者等に対して法令遵守状況等について確認を行うため、全国各地の主要停留所等において、「安全運行の点検」を実施

新聞記事
(平成25年9月14日中国新聞)



安全運行の点検の概要について

実施期間：平成25年7月31日(水)に新宿駅において制度移行に係る点検を実施したほか、平成25年9月2日(月)～9月20日(金)にかけて全国各地で点検を実施

対象者：新高速乗合バス移行事業者(運行受託者を含む)の車両57台

実施場所：新宿駅ほか全国主要駅の停留所37カ所

点検内容：停留所の設置状況、運転者の健康状況、交替運転者配置基準やバス表示ガイドラインの遵守状況等について確認・指導を実施
バス表示ガイドラインの違反等が確認された2事業者に対して指導書を交付

指導書交付を受けた2事業者から、後日、違反理由や改善内容を記載した改善報告書を受理

利用者等への周知の観点から、点検時に制度移行等に関するチラシ配布

利用者等へ配布したチラシ



「安全運行の点検」の実施日時・場所 等

地方運輸局	日時		実施時間	実施場所
東北	9月	9日	8:45 ~ 9:45	秋田駅東口
	9月	10日	9:00 ~ 10:00	福島駅西口
	9月	10日	13:30 ~ 14:30	山形駅東口、西口
	9月	11日	10:00 ~ 11:00	青森駅東口
	9月	12日	9:45 ~ 16:30	仙台駅東口
	9月	19日	10:00 ~ 11:00	盛岡駅西口
関東	7月	31日	20:50 ~ 21:10	新宿駅西口
	9月	13日	20:00 ~ 20:30	東京八重洲口鍛冶橋
北陸信越	9月	4日	12:20 ~ 14:30	長野駅東口、善光寺口
	9月	4日	16:45 ~ 17:15	新潟港万代島フェリーターミナル
	9月	6日	23:00 ~ 0:00	富山駅北口
	9月	9日	21:00 ~ 22:30	金沢駅西口
中部	9月	11日	22:00 ~ 23:30	名古屋駅西口
近畿	9月	5日	20:00 ~ 21:30	WILLERバスターミナル大阪梅田
	9月	5日	20:00 ~ 21:30	梅田プラザモータープール
中国	9月	13日	10:15 ~ 10:45	広島駅南口
四国	9月	5日	12:15 ~ 12:45	阿南津乃峰(あなんつのみね)停留所(徳島県)
	9月	5日	18:30 ~ 19:00	コトバスステーション琴平停留所(香川県)
	9月	5日	18:30 ~ 19:00	仁井田(にいだ)停留所(高知県)
九州	9月	10日	10:00 ~ 11:00	博多バス停留所
	9月	10日	21:00 ~ 22:00	榎田ロイヤルバス車庫バス停留所

【点検実績】 停留所37カ所、バス車両57台 指導書交付2件

移行前・移行後の全国一斉点検の実績

点検の趣旨

事業者の法令遵守状況や安全運行の確認を行うため、国土交通省の職員が直接バス乗降場等に出向き、運転者への聞き取りや車両確認により点検を行うもの。

一斉点検の様子

平成24年7月20日 東京・新宿



平成24年12月28日 東京・池袋



一斉点検の実施

平成24年7月20日 高速ツアーバス等の夜間運行の配置基準(緊急対策) 施行

平成24年7月20日～8月31日
夏の多客期における一斉点検 実施

平成24年12月1日 貸切バスの夜間運行の配置基準 施行

平成24年12月1日～2月29日
冬の多客期における一斉点検 実施

平成25年4月25日～5月12日
ゴールデンウィークの多客期における一斉点検 実施

平成25年7月19日～7月30日
夏の多客期における一斉点検 実施

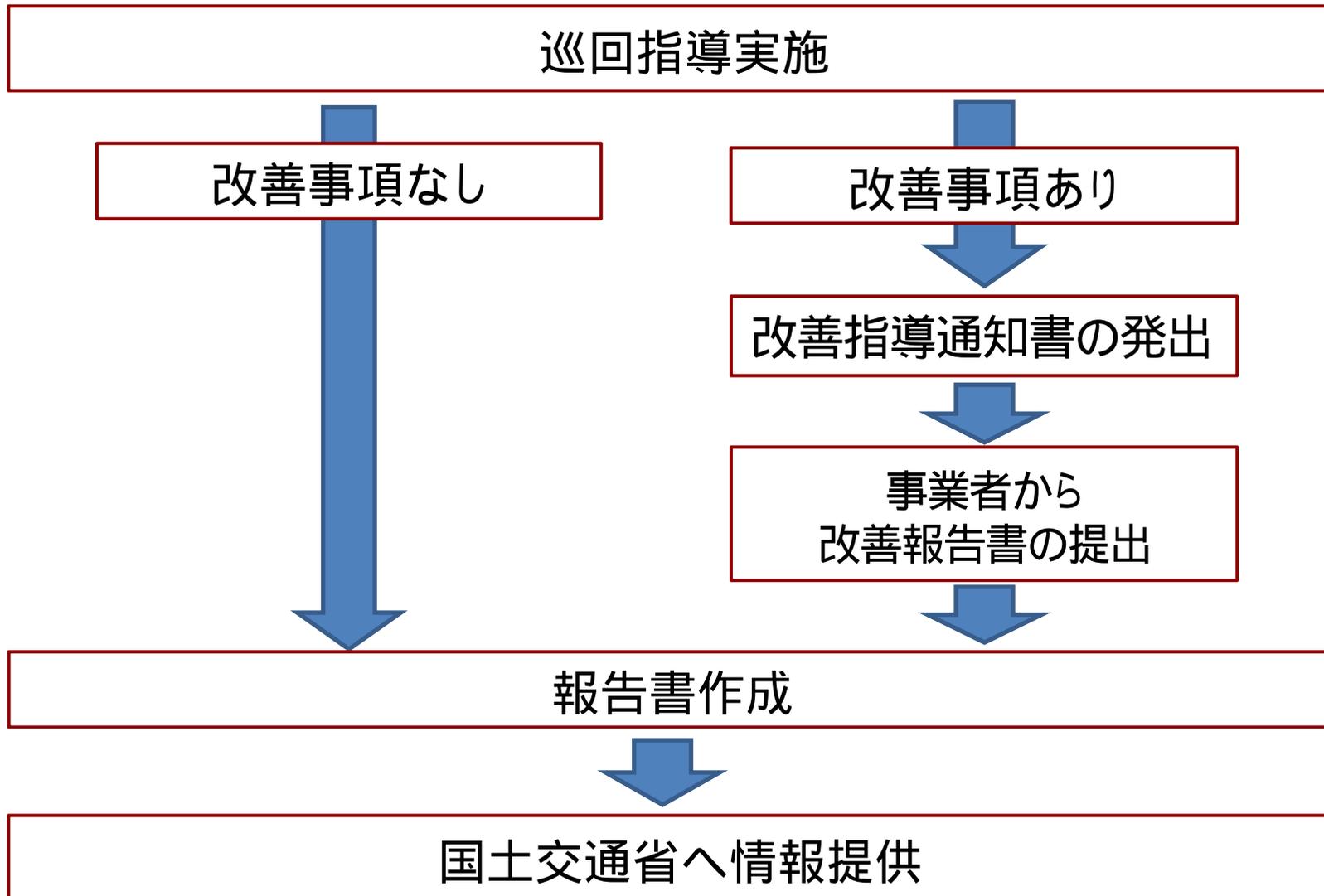
平成25年8月1日 新高速乗合バスへの移行・配置基準(全面適用) 施行

平成25年9月2日～9月20日 (及び7月31日新宿駅)
新高速乗合バス等の安全運行の点検 実施

【報 告】
新高速乗合バス等適正化事業
実施機関の現状等について

新高速乗合バス適正化実施機関事務局
平成25年10月7日

巡回指導のフロー



巡回指導の実績 (平成25年9月30日現在)

	新高速乗合移行事業者 (貸切委託受託者含む)
対象事業者数	67 者
巡回指導実施数	42 者
巡回指導実施率	62.7 %
改善指導実施数	20 者
改善指導実施率	47.6 %

上記巡回指導には、新高速乗合に移行していない事業者(6事業者)に対する巡回指導を行った実績がある。

主な指導事項について

乗務員台帳記載漏れ、運転者教育(年間計画、欠席者フォロー)
不備、点呼記録簿記載事項欄不足 等

「さらなる議論が望まれる課題」に関する 議論の進め方について

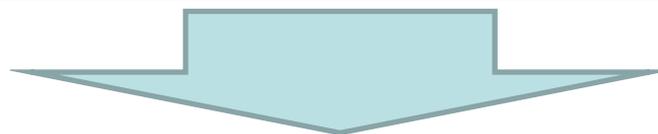
「バス事業のあり方検討会」報告書(抜粋)

第4章 今後の課題

3. さらなる議論が望まれる課題

平成24年3月に報告書を取りまとめた「バス事業のあり方検討会」に引き続き、本検討会においても、貸切バス事業が過当競争状況にある場合における安全確保上のリスクに対する考え方について議論が行われた。この点を巡り、一部委員から、安全性の確保を目的とした参入規制の強化に係る具体的な方策として、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、車両台数に応じた人員確保の義務付け、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、有蓋車庫の設置(1営業所あたり1台分の有蓋車庫の義務付け)、さらに、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提案され、議論を行った。

しかしながら、現時点で検証しうるデータなどに鑑みる限り、安全性の向上との因果関係が必ずしも明らかではないことなどから、本検討会内で意見の一致を見るに至らなかった。これらの事項については、今後、本報告書に盛り込まれ、講ずべきとされた措置の実施の効果について検証しつつ、関係するデータの収集・分析を進めた上で、あらためて期限を定めて早急に議論を行い、結論を得ることとするべきである。



今後の進め方(案)

- 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」のフォローアップ・効果検証を進めていく。
- これと並行してその成果を踏まえつつ、安全性の確保を目的とした参入規制の強化に係る具体的な方策の候補について、改めて提案を求め、当該提案について安全性の向上との因果関係を確認しながら検討・議論を進める。