

(アンケート編)

## 目 次

### 第 1 アンケート調査の概要

1 調査の目的	168
2 調査の時期	168
3 調査方法等	168
(1) 貸切バス事業者	
(2) 貸切バス運転者	
4 その他	168

### 第 2 アンケート調査の結果

1 概要	169
(1) 貸切バス事業者	
(2) 貸切バス運転者	
2 調査の結果	
(1) 貸切バス事業者	
ア 貸切バス事業者の概況	171
イ 運賃・料金	175
ウ 運送契約	184
エ 安全の確保	188
オ 貸切バス業界の問題点	202
カ 「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」における主な対策の 必要性	203
キ その他	204
(2) 貸切バス運転者	
ア プロフィール（性別、年齢、経験年数）	205
イ 現在の勤務状況	207
ウ 改善基準告示に対する貸切バス運転者の意見	217
エ 改善基準告示の内容の周知度及び遵守状況	221
オ 「交替運転者の配置基準」	223
カ 運転中の状況	225
キ 会社の健康管理	227
ク 適性診断	229
ケ 乗客へのシートベルト着用の促し	230
コ その他	231

# 第 1 アンケート調査の概要

## 1 調査の目的

このアンケート調査は、貸切バスの安全確保を推進する上での課題を明らかにするため、貸切バス事業者における運送契約の締結状況及び安全対策の取組状況並びに貸切バス運転者の勤務状況及び基準に対する意識等について調査したものである。

## 2 調査の時期

平成 28 年 9 月 1 日時点

## 3 調査方法等

### (1) 貸切バス事業者

国土交通省に「旅客運送事業者（貸切）」として登録されている全貸切バス事業者に対し調査票を郵送し、当該事業者が調査票に自ら記入して当省に郵送した。

- ・ 配布事業者数 4,151 事業者
- ・ 有効回答数 2,692 事業者（64.9%）

### (2) 貸切バス運転者

国土交通省に「旅客運送事業者（貸切）」として登録されている全貸切バス事業者のうち 1,000 事業者を無作為抽出した上で、当該事業者に対し、1 事業者当たり 1 人の貸切バス運転者に係る調査票を郵送し、配布を依頼した。配布を受けた運転者が調査票に自ら記入して当省に郵送した。

- ・ 配布運転者数 1,000 人
- ・ 有効回答数 538 人（53.8%）

## 4 その他

- ① グラフ中の数値で単位が記載されていないものは、特段の記述がない限り、「%」である。
- ② 「%」は、小数第一位までの概数（四捨五入）にしているため、合計が 100%にならないことがある。
- ③ グラフ中の「n=\_\_\_」は、回答数を示す。
- ④ この報告書において「今回調査」とは、本行政評価・監視において実施したアンケート調査をいう。
- ⑤ この報告書において「前回調査」とは、平成 22 年 9 月に勧告を行った「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」において実施したアンケート調査をいう。

## 第 2 アンケート調査の結果

### 1 概要

#### (1) 貸切バス事業者

- 貸切バス事業者の経営については、「黒字」が 41.8%、「ほぼ均衡」が 39.2%、「赤字」が 15.5%となっている。
- 貸切バス事業者が届け出た運賃の収受状況を契約先別にみると、100%収受できていない割合について、
  - ① 前回調査では、「旅行者」が 97.4%、「自治体・学校関係」が 93.5%、「個人」が 90.9%などとなっていたが、
  - ② 今回調査では、「旅行者」が 52.4%、「自治体・学校関係」が 40.9%、「個人」が 37.1%などとなっている。
- 契約先から「当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金を提示される」経験について、「ある」又は「時々ある」としている貸切バス事業者は、前回調査では合計 76.2%であったが、今回調査では合計 48.3%となっている。
- 平成 26 年 4 月 1 日からの新たな運賃・料金制度の導入後の運送契約における届出運賃の収受については、「以前より収受できるようになった」が 63.6%、「収受に変化はない」が 29.5%、「以前より収受できなくなった」が 5.3%となっている。また、運送契約に際して支払う手数料の割合については、「以前より高くなった」が 21.6%、「変化はない」が 58.1%、「以前より低くなった」が 1.1%となっている。
- ランドオペレーターとの契約経験がある貸切バス事業者は 34.8%となっている（「旅行者等の委託を受けたいわゆるランドオペレーターと貸切バスの運送契約を締結する場合、貴社が設定した届出運賃を下回ること」が「常にある」、「時々ある」及び「ない」の合計）。
- 貸切バス事業において収受している運賃・料金の水準が、安全を確保する上で「非常に支障がある」又は「やや支障がある」としている貸切バス事業者は、前回調査では合計 62.1%であったが、今回調査では合計 17.4%となっている。また、「支障がある」としている貸切バス事業者において講じた対策（複数回答）としては、「車両の使用年数の延長」（前回調査：73.6%、今回調査：59.0%）や「嘱託や臨時運転者の採用拡大」（前回調査：50.4%、今回調査：39.1%）などが多くみられる。
- 貸切バス事業者が貸切バス業界にあると考える問題点（複数回答）としては、「貸切バス業界の実態が世間や利用者に理解されていない」（69.1%）、「採算を度外視した著しく低い運賃・料金で契約する貸切バス事業者がいる」（67.4%）、「関係法令を遵守していない貸切バス事業者がいる」（64.0%）などが多くみられる。

#### (2) 貸切バス運転者

- 貸切バス運転者の 1 日の拘束時間が最も長かったときとしては、「14 時間超～16 時間以内」が 45.7%と最も多く、次いで、「14 時間以内」が 44.2%などとなっている。

- 貸切バス運転者の1日の休息期間が最も短かったときとしては、「8時間以上～10時間未満」が49.4%と最も多く、次いで、「10時間以上」が16.4%などとなっている。また、32.7%の貸切バス運転者が、改善基準告示違反に相当する休息期間8時間未満を経験している。
- 貸切バス運転者の1日の運転時間が最も長かったときとしては、「7時間超～9時間以内」が37.7%と最も多く、次いで、「7時間以内」が33.6%、「9時間超～11時間以内」が17.1%などとなっている。
- 貸切バス運転者の連続運転時間が最も長かったときとしては、「2時間超～4時間以内」が55.6%と最も多く、次いで、「2時間以内」が34.9%などとなっている。
- 貸切バス運転者の連続勤務日数が最も長かったときとしては、「10日未満」が41.4%と最も多く、次いで、「12日以上～14日未満」が21.4%、「10日以上～12日未満」が14.9%などとなっている。
- 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の経験については、「ある」が71.9%、「ない」が26.4%となっている。また、その原因（複数回答）としては、「路面状況や気象条件が悪かったため」(58.9%)や「疲労・体調不良のため（運行スケジュールとは無関係）」(31.8%)などが多くみられる。

## 2 調査の結果

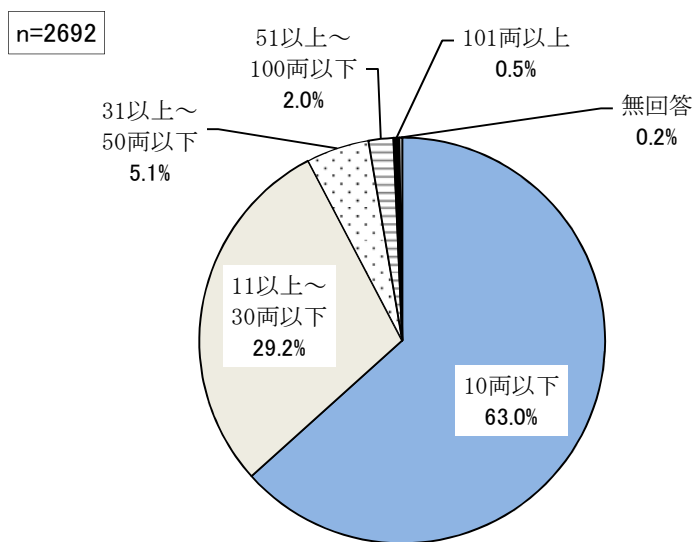
### (1) 貸切バス事業者

#### ア 貸切バス事業者の概況

##### (7) 保有車両数

回答のあった貸切バス事業者（2,692 事業者）を保有車両数別にみると、「10 両以下」の小規模事業者が 63.0%と最も多くなっている。

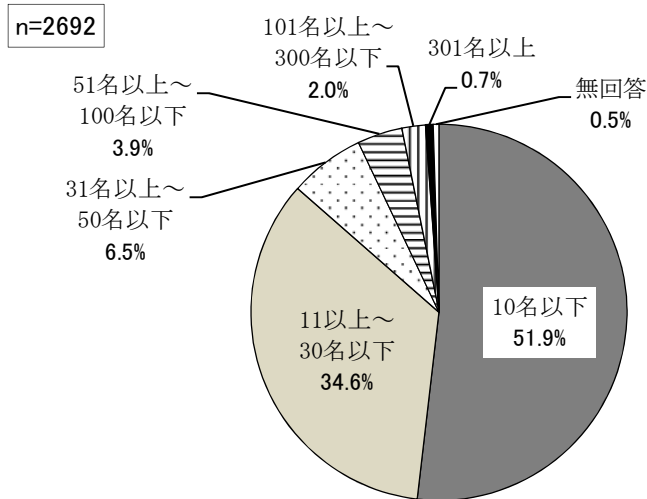
<図 1 保有車両数>



#### (イ) 従業員数

貸切バス事業者を従業員数別にみると、保有車両数と同様、「10名以下」の小規模事業者が全体の約半数（51.9%）を占めている。

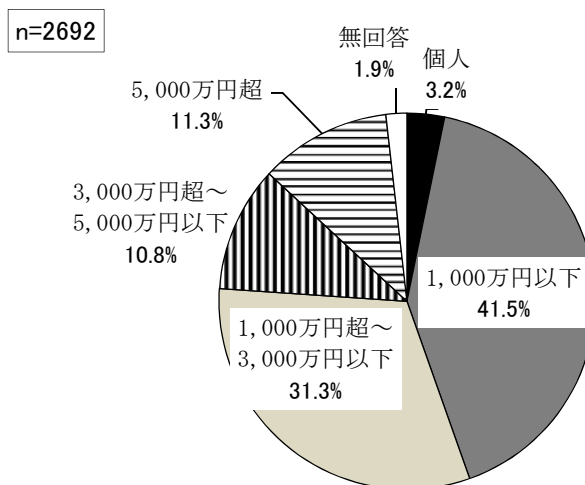
<図2 従業員数>



#### (ウ) 資本金

貸切バス事業者を資本金別にみると、「1,000万円以下」が41.5%と最も多く、次いで、「1,000万円超～3,000万円以下」が31.3%、「5,000万円超」が11.3%などとなっている。

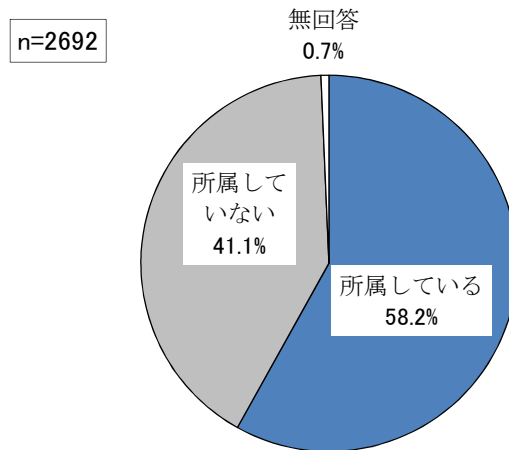
<図3 資本金>



(イ) 日本バス協会加入の有無

貸切バス事業者の公益社団法人日本バス協会への加入状況を見ると、「所属している」が 58.2%、「所属していない」が 41.1%となっている。

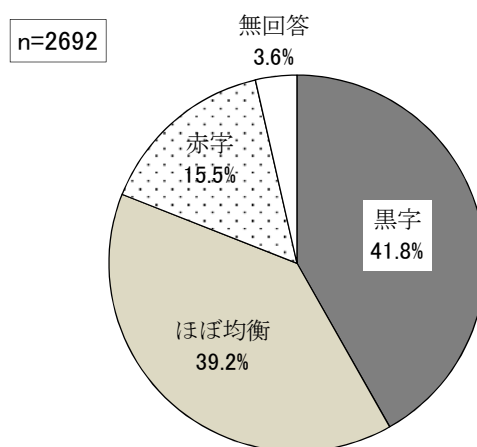
<図 4 日本バス協会への加入状況>



(オ) 経常収支の状況

貸切バス事業者の直近の事業年度（1年間）における貸切バス事業の経常収支の状況を見ると、「黒字」が 41.8%、「ほぼ均衡」が 39.2%、「赤字」が 15.5%となっている。

<図 5 経常収支の状況>



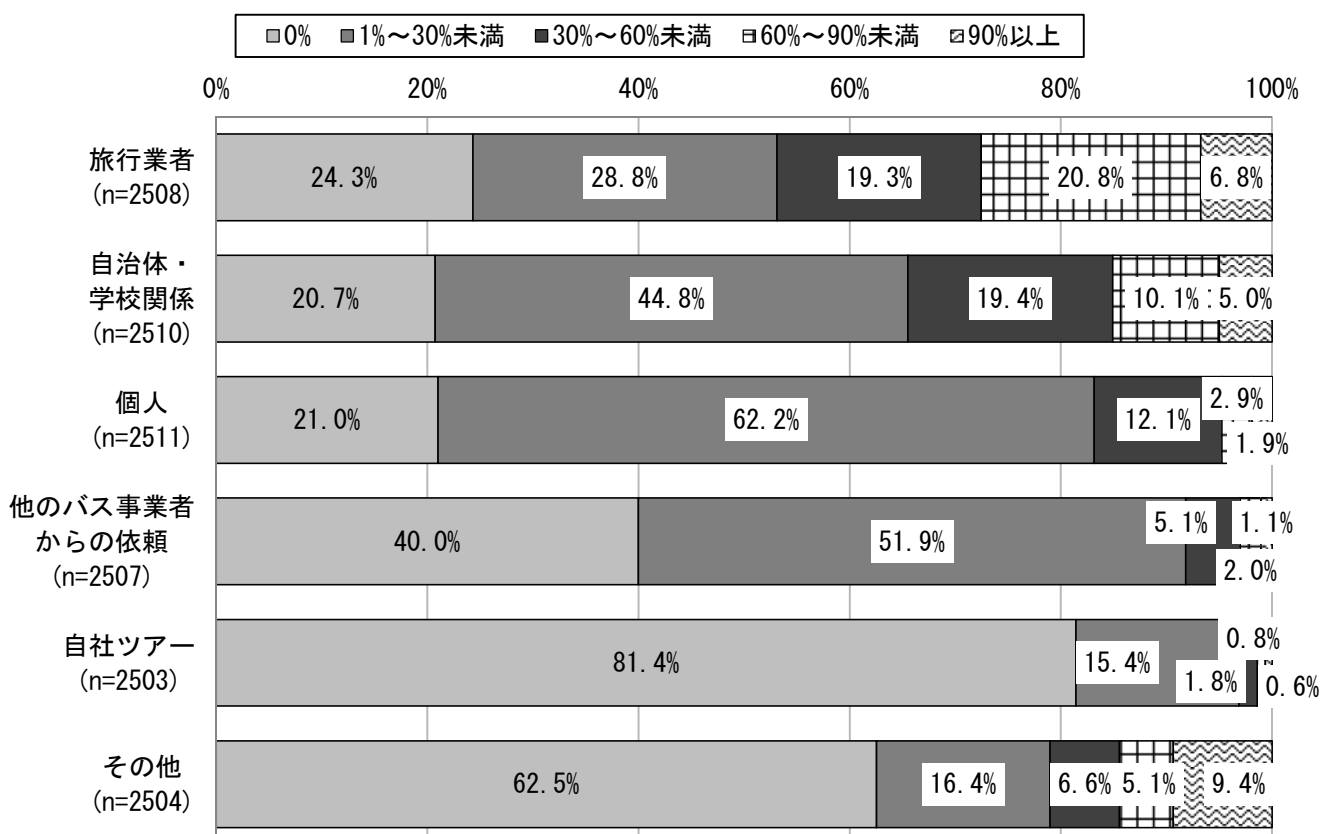


### (カ) 契約先別の取引割合

貸切バス事業者における売上高に占める契約先別の取引割合については、次のとおりとなっている。

- ① 売上高に占める旅行業者の割合は、「1%～30%未満」であるものが 28.8%と最も多く、次いで、「0%」が 24.3%、「30%～60%未満」が 19.3%などとなっている。
- ② 同じく、自治体・学校関係については、「1%～30%未満」であるものが 44.8%と最も多く、次いで、「0%」が 20.7%、「30%～60%未満」が 19.4%などとなっている。
- ③ 個人については、「1%～30%未満」であるものが 62.2%と最も多く、次いで、「0%」が 21.0%、「30%～60%未満」が 12.1%などとなっている。
- ④ 他のバス事業者からの依頼については、「1%～30%未満」であるものが 51.9%と最も多く、次いで、「0%」が 40.0%、「30%～60%未満」が 5.1%などとなっている。
- ⑤ 自社ツアーについては、「0%」であるものが 81.4%と最も多く、次いで、「1%～30%未満」が 15.4%、「30%～60%未満」が 1.8%などとなっている。

<図 6 売上高に占める契約先別の取引割合>



## イ 運賃・料金

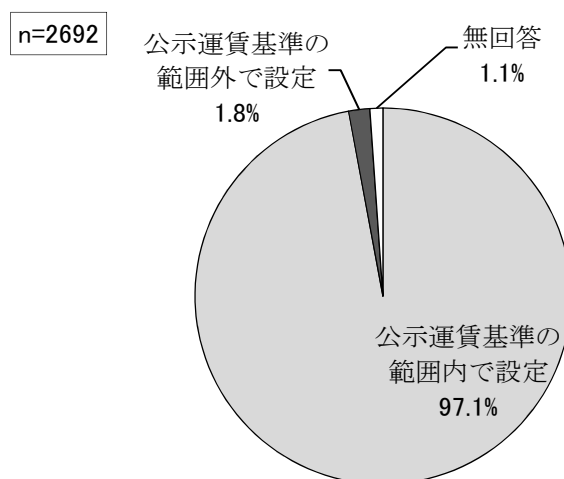
### (7) 運賃・料金の設定

運輸局に対して貸切バス事業について届け出ている運賃・料金（以下「届出運賃」という。）については、次のとおりとなっている。

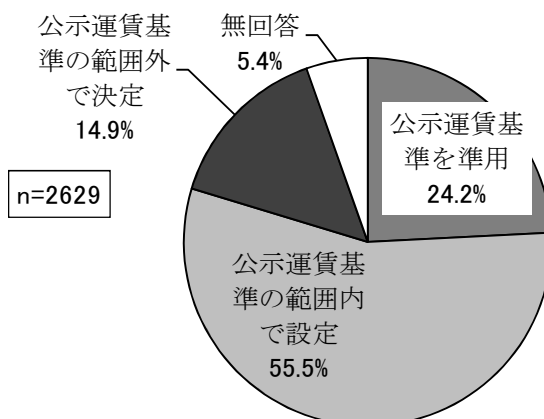
- ① 今回調査では、図 7-(1) のとおり、「公示運賃基準の範囲内で設定」が 97.1% となっている。
- ② 一方、前回調査では、図 7-(2) のとおり、「公示運賃基準を準用」(24.2%) と「公示運賃基準の範囲内で設定」(55.5%) とを合わせて 79.7% となっている。

このように、今回調査では、前回調査と比べて、公示運賃基準の範囲内で届出運賃を設定している割合が 17.4 ポイント増加している。

< 図 7-(1) 届出運賃の設定方法（今回調査） >



< 図 7-(2) 届出運賃の設定方法（前回調査） >



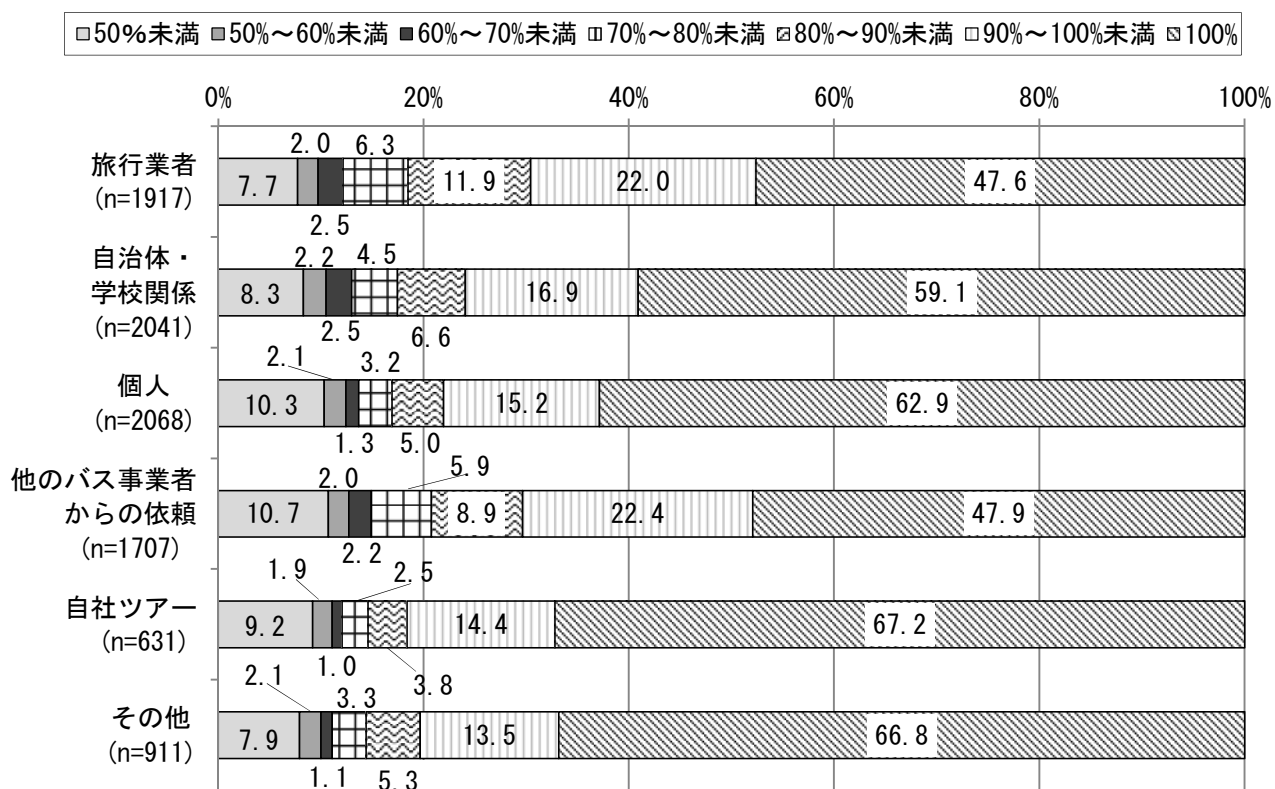
#### (1) 届出運賃の収受状況

貸切バス事業者における届出運賃の収受状況を契約先別にみると、次のとおりとなっている。

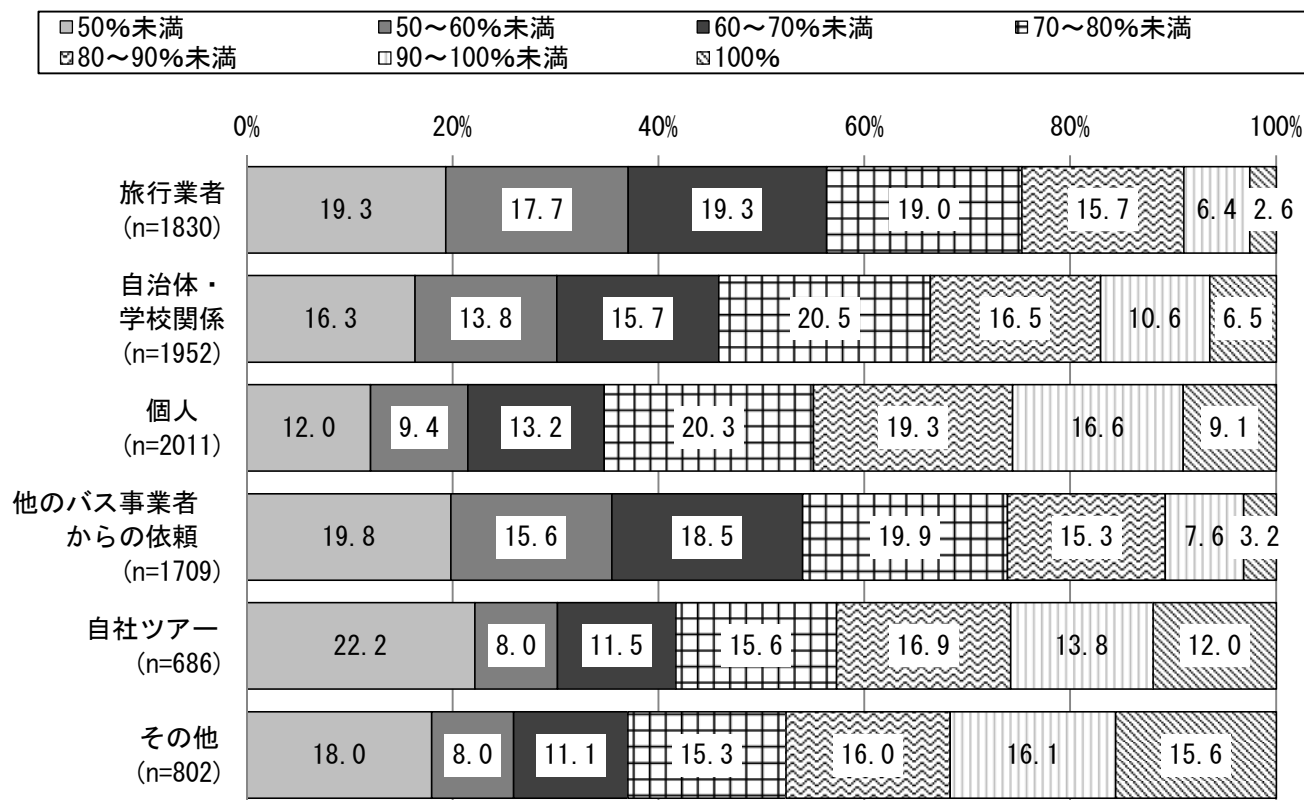
- ① 今回調査において、届出運賃を100%収受できていない割合は、図8-(1)のとおり、「旅行者」が52.4%、「自治体・学校関係」が40.9%、「個人」が37.1%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が52.1%、「自社ツアー」が32.8%となっている。このうち、50%未満しか収受できていない割合は、「旅行者」が7.7%、「自治体・学校関係」が8.3%、「個人」が10.3%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が10.7%、「自社ツアー」が9.2%となっている。
- ② 一方、前回調査において、届出運賃を100%収受できていない割合は、図8-(2)のとおり、「旅行者」が97.4%、「自治体・学校関係」が93.5%、「個人」が90.9%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が96.8%、「自社ツアー」が88.0%となっている。このうち、50%未満しか収受できていない割合は、「旅行者」が19.3%、「自治体・学校関係」が16.3%、「個人」が12.0%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が19.8%、「自社ツアー」が22.2%となっている。

このように、今回調査では、届出運賃を100%収受できていない割合が、いずれの契約先についても、前回調査と比べて減少している。

< 図 8-(1) 届出運賃の収受状況（今回調査） >



< 図 8-(2) 届出運賃の収受状況（前回調査） >



(注) 前回調査の報告書では、「無回答」を含めて集計していたが、本報告書では、無回答を除いている。

(ウ) 届出運賃を下回る運賃・料金で運送契約を結んだ理由

貸切バス事業者が届出運賃を下回る運賃・料金で運送契約を結ばざるを得ないことがあった場合の理由については、次のとおりとなっている。

- ① 今回調査では、図 9-(1)のとおり、「他の貸切バス事業者が届出運賃を下回る運賃・料金で契約しており、追従せざるを得ないため」が 17.5%と最も多く、次いで、「取引の依存関係が強い契約先のため」が 16.7%、「契約先が届出運賃制度や公示運賃制度について理解不足のため」が 15.0%などとなっている。

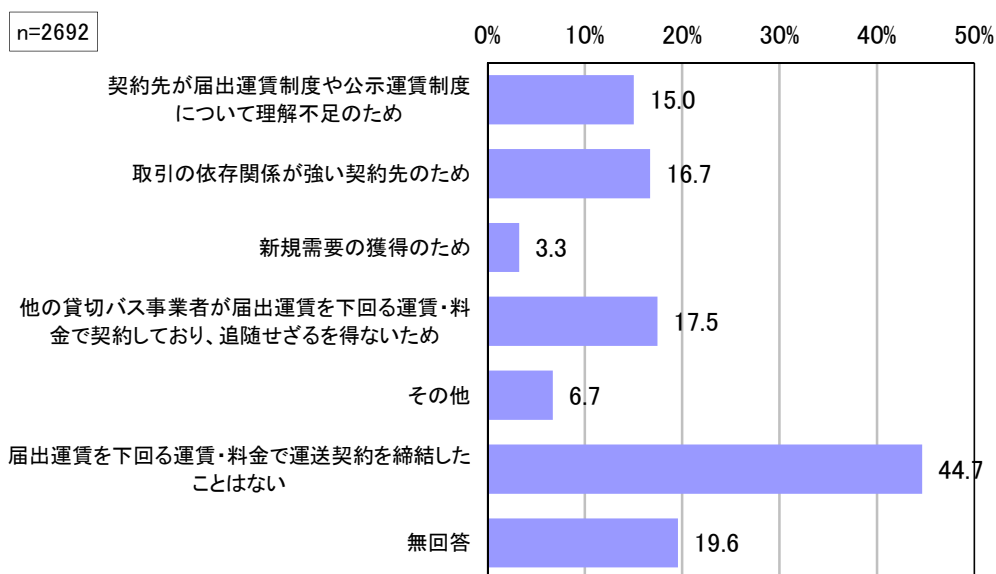
一方で、「届出運賃を下回る運賃・料金で運送契約を締結したことはない」は 44.7%となっている。

- ② 前回調査では、図 9-(2)のとおり、「他の貸切バス事業者も低料金の為、自社も追従せざるを得ない」が 61.5%と最も多く、次いで、「契約先が運賃制度に対し無理解な為、低料金でも契約せざるを得ない」が 44.1%、「取引の依存関係が強い契約先の為、低料金でも契約せざるを得ない」が 42.6%などとなっている。

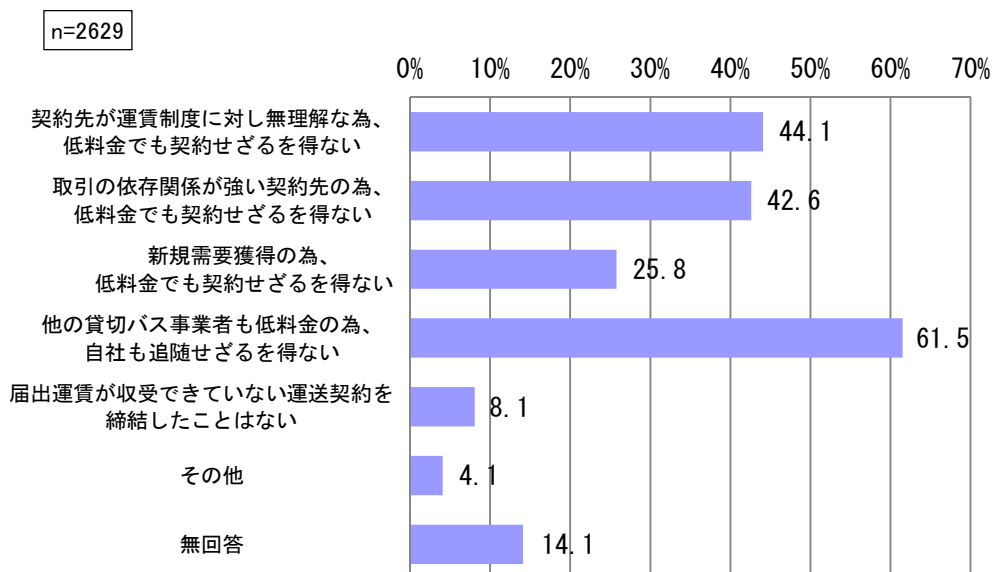
一方で、「届出運賃が収受できていない運送契約を締結したことはない」は 8.1%となっている。

このように、今回調査では、前回調査と比べて、「届出運賃を下回る運賃・料金で運送契約を締結したことはない」とした貸切バス事業者の割合が 36.6 ポイント増加している。また、届出運賃を下回る運賃・料金で運送契約を結んだ理由については、大きな変化はない。

< 図 9-(1) 届出運賃を下回る運送契約を結んだ理由（今回調査） >



< 図 9-(2) 届出運賃を下回る運送契約を結んだ理由（前回調査） >



## (I) 不利な運賃・料金による契約を求められた経験

今回調査において、貸切バス事業者が、貸切バス事業における運賃・料金を決定する中で、契約先から不利な契約を求められた経験の有無についてみると、図 10-(1)のとおり、

- ① 「当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金が提示される」ことが、「常にある」(4.9%)と「時々ある」(43.4%)とを合わせて48.3%、
- ② 「運賃・料金を決定する過程で一方的に減額される」ことが、「常にある」(2.9%)と「時々ある」(24.0%)とを合わせて26.9%、
- ③ 「運行後に運賃・料金の一部について、明確な理由がなく返還を求められる」ことが、「常にある」(0.8%)と「時々ある」(5.3%)とを合わせて6.1%となっている。

一方、前回調査においては、図 10-(2)のとおり、

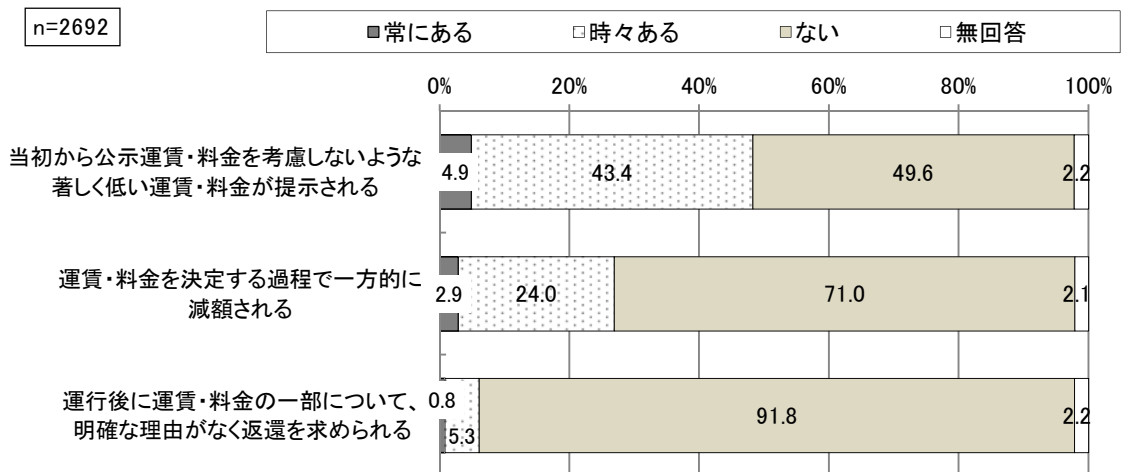
- ① 「当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金が提示される」ことが、「常にある」(33.8%)と「時々ある」(42.4%)とを合わせて76.2%、
- ② 「運賃・料金を決定する過程で一方的に減額される」ことが、「常にある」(15.2%)と「時々ある」(43.0%)とを合わせて58.2%、
- ③ 「運行後に運賃・料金の一部について、明確な理由がなく返還を求められる」ことが、「常にある」(1.0%)と「時々ある」(7.7%)とを合わせて8.7%となっている。

このように、今回調査では、前回調査と比べて、

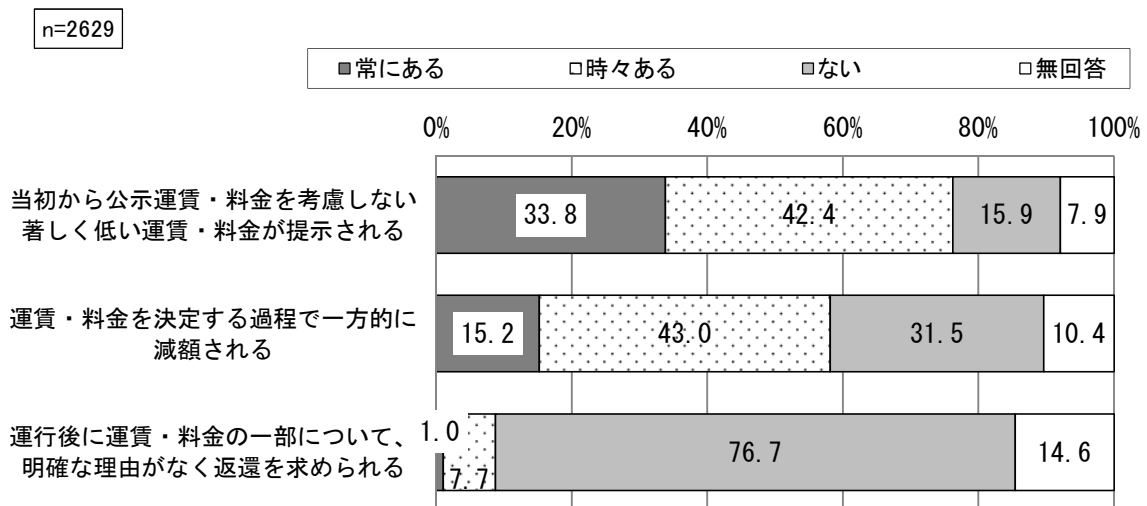
- ① 「当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金が提示される」ことについては27.9ポイント(「常にある」と「時々ある」との合計。以下同じ)、
- ② 「運賃・料金を決定する過程で一方的に減額される」ことについては31.3ポイント、
- ③ 「運行後に運賃・料金の一部について、明確な理由がなく返還を求められる」ことについては2.6ポイント

それぞれ減少している。

< 図 10-(1) 不利な運賃・料金による契約を求められた経験（今回調査） >



< 図 10-(2) 不利な運賃・料金による契約を求められた経験（前回調査） >

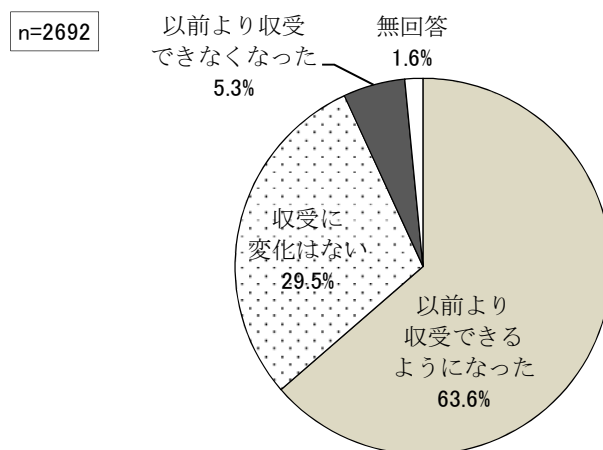




(オ) 新運賃・料金制度導入後の収受状況

平成 26 年 4 月 1 日の新運賃・料金制度の導入後、運送契約における届出運賃の収受にどのような変化があったかについてみると、「以前より収受できるようになった」が 63.6%、「収受に変化はない」が 29.5%、「以前より収受できなくなった」が 5.3% となっている。

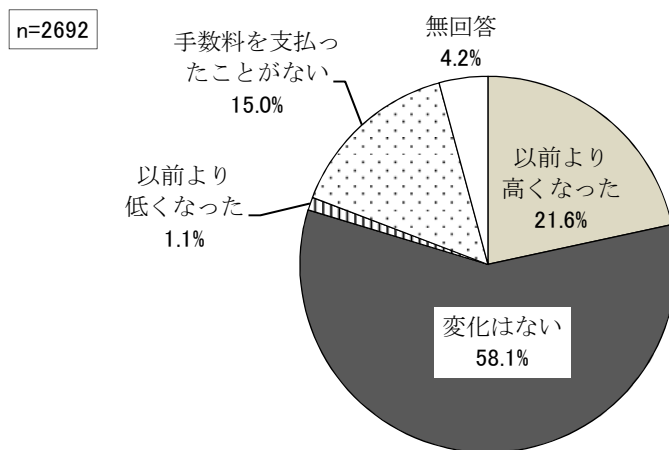
< 図 11 新運賃・料金制度導入後の届出運賃の収受状況 >



(カ) 新運賃・料金制度導入後の手数料の変化

平成 26 年 4 月 1 日の新運賃・料金制度の導入後、運送契約に際して旅行業者に支払う手数料の割合に変化があったかについてみると、「変化はない」が 58.1%と最も多い。また、「以前より高くなった」が 21.6%、「以前より低くなった」が 1.1%となっている。

< 図 12 新運賃・料金制度導入後の手数料の変化 >

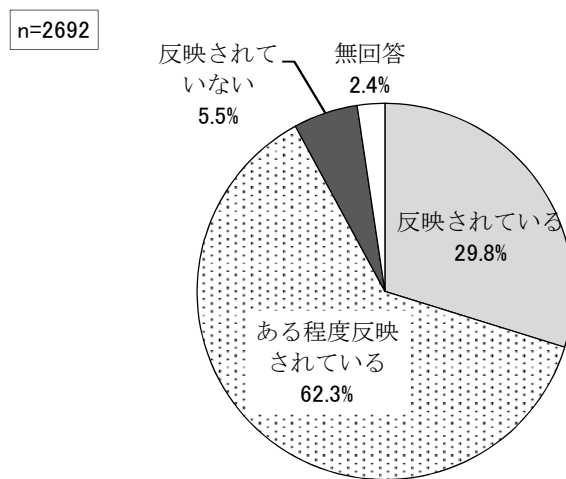


## ウ 運送契約

### (7) 運送契約決定における意見・要望の反映

貸切バス事業における運送契約を決定する中で貸切バス事業者の意見・要望がどの程度反映されているかについてみると、「ある程度反映されている」が62.3%と最も多く、「反映されている」(29.8%)と合わせると、92.1%の貸切バス事業者が、運送契約に自身の意見・要望がある程度以上反映されていると認識している。

< 図 13 運送契約決定における意見・要望の反映 >



#### (4) 不適切な運送契約を求められた経験

今回調査において、貸切バス事業者が、貸切バス事業における運送契約の内容を決定する中で、契約先から無理な要求を受けた経験の有無についてみると、図 14-(1)のとおり、

- ① 「改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことが、「常にある」(1.8%)と「時々ある」(37.3%)とを合わせて 39.1%、
- ② 「目的地間の移動時間が極端に短く設定される」ことが、「常にある」(2.1%)と「時々ある」(38.5%)とを合わせて 40.6%、
- ③ 「利用者の集客時間や利用者の乗降車の時間等が考慮されていない」ことが、「常にある」(4.0%)と「時々ある」(40.5%)とを合わせて 44.5%、
- ④ 「営業区域外運行を求められる」ことが、「常にある」(0.6%)と「時々ある」(12.8%)とを合わせて 13.4%となっている。

一方、前回調査においては、図 14-(2)のとおり、

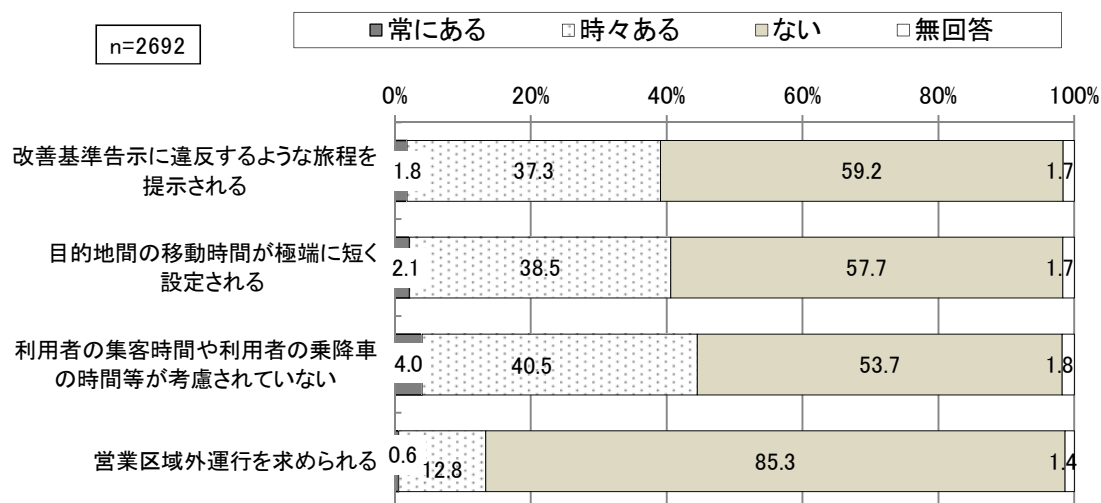
- ① 「改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことが、「常にある」(5.3%)と「時々ある」(40.5%)とを合わせて 45.8%、
- ② 「目的地間の移動時間が極端に短く設定される」ことが、「常にある」(4.0%)と「時々ある」(35.9%)とを合わせて 39.9%、
- ③ 「利用者の集客・乗降車時間等が考慮されていない」ことが、「常にある」(5.4%)と「時々ある」(34.6%)とを合わせて 40.0%、
- ④ 「営業区域外運行を求められる」ことが、「常にある」(1.4%)と「時々ある」(20.8%)とを合わせて 22.2%

となっている。

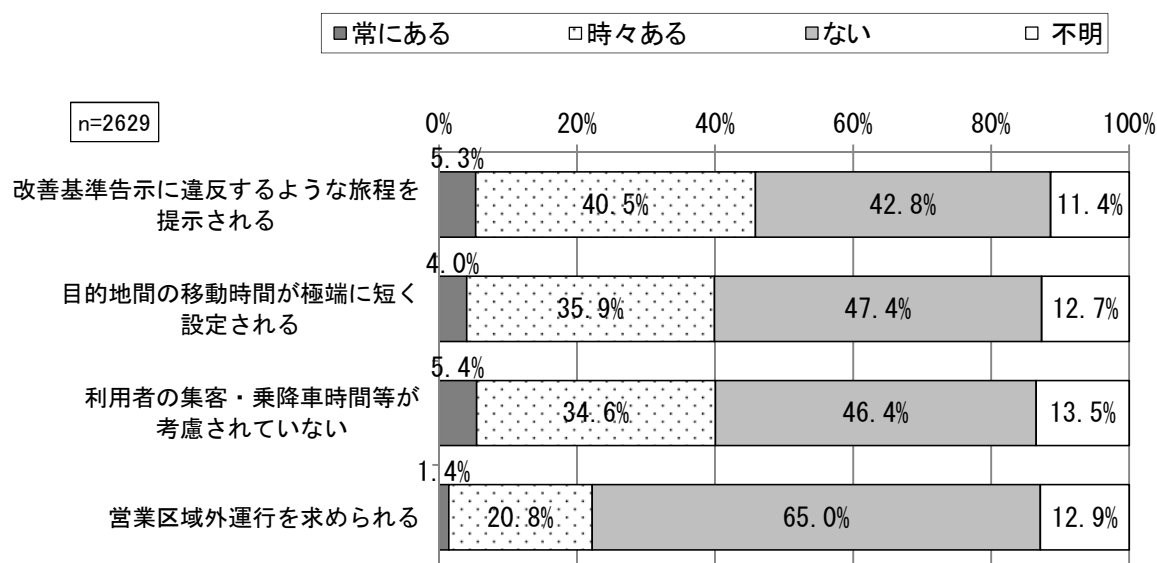
このように、今回調査では、前回調査と比べて、

- ① 「改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことについては 6.7 ポイント、「営業区域外運行を求められる」ことについては 8.8 ポイント、それぞれ減少しており、
- ② 「目的地間の移動時間が極端に短く設定される」ことについては 0.7 ポイント増加しており、
- ③ また、「利用者の集客・乗降車時間等が考慮されていない」ことについては 4.5 ポイント増加している。

< 図 14-(1) 不適切な運送契約を求められた経験（今回調査） >



< 図 14-(2) 不適切な運送契約を求められた経験（前回調査） >



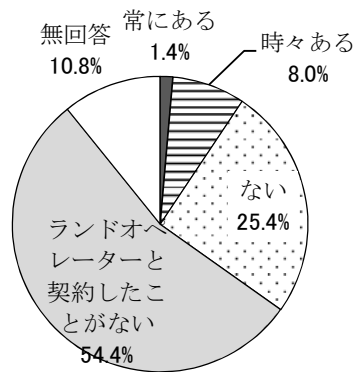
#### (ウ) ランドオペレーターとの契約

旅行者等の委託を受けたいわゆるランドオペレーター（注）と貸切バスの運送契約を締結する場合において、貸切バス事業者が設定した届出運賃の下限額を下回ることの有無については、全体的には、「常にある」又は「時々ある」が合計9.4%、「ない」が25.4%となっている。また、「ランドオペレーターと契約したことがない」及び無回答の事業者を除いてみると、「常にある」又は「時々ある」が合計26.8%、「ない」が73.1%となっている。

（注）旅行者等の依頼を受け、交通手段や宿泊施設等の手配を行う者。

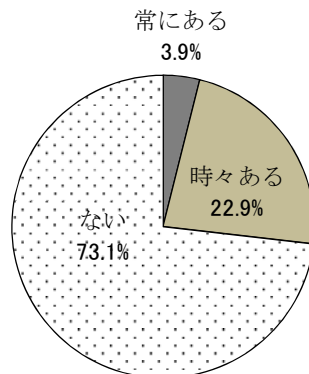
< 図 15-(1) ランドオペレーターとの契約が届出運賃の下限額を下回ること（全体） >

n=2692



< 図 15-(2) ランドオペレーターとの契約が届出運賃の下限額を下回ること（「常にある」、「時々ある」又は「ない」と回答した事業者のみ） >

n=937



## エ 安全の確保

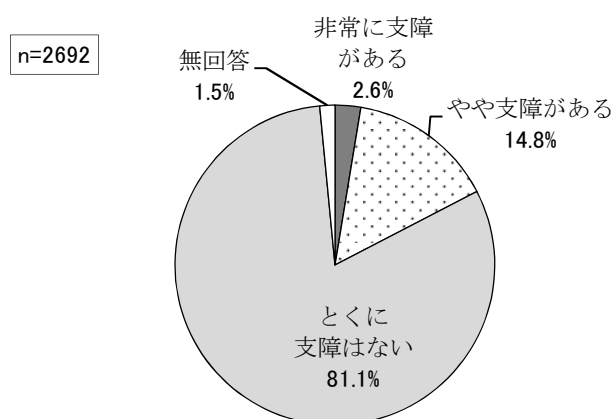
### (7) 運賃・料金の水準が安全の確保に及ぼす支障の有無

貸切バス事業において実際に収受している運賃・料金の水準が、労務管理や運行管理を維持し、安全を確保する上での支障となっているか否かについては、次のとおりとなっている。

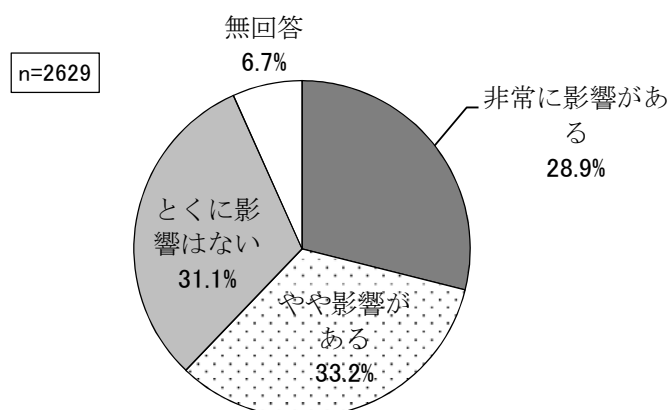
- ① 今回調査においては、図 16-(1)のとおり、17.4%の貸切バス事業者（「非常に支障がある」と「やや支障がある」との合計）が、実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に影響を及ぼしているとしている。
- ② 前回調査においては、図 16-(2)のとおり、62.1%の貸切バス事業者（「非常に影響がある」と「やや影響がある」との合計）が、実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に影響を及ぼしているとしていた。

このように、今回調査では、前回調査と比べて、運賃・料金の水準が安全の確保に影響を及ぼしている貸切バス事業者の割合が 44.7 ポイント減少している。

<図 16-(1) 実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に及ぼす支障の有無（今回調査）>



<図 16-(2) 実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に及ぼす支障の有無（前回調査）>



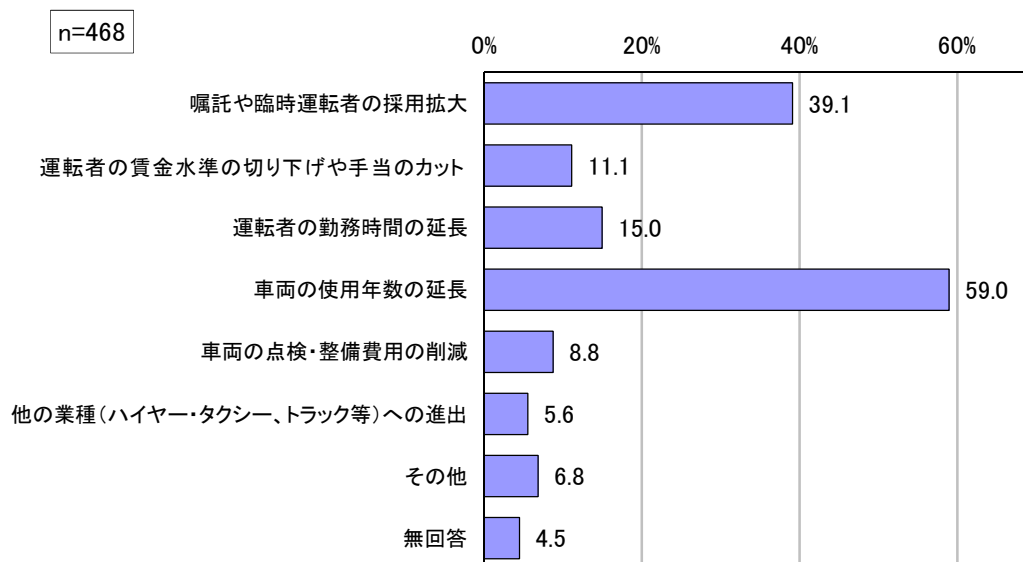
#### (1) 収受運賃・料金の水準により生じた支障への対策

実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に影響を及ぼしているとした貸切バス事業者（今回調査：17.4%、前回調査：62.1%）が講じた対策については、次のとおりとなっている。

- ① 今回調査では、図 17-(1)のとおり、「車両の使用年数の延長」が 59.0%で最も多く、次いで、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が 39.1%、「運転者の勤務時間の延長」が 15.0%、「運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット」が 11.1%などとなっている。
- ② 前回調査においては、図 17-(2)のとおり、「車両の使用年数の延長」が 73.6%で最も多く、次いで、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が 50.4%、「運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット」が 44.5%、「運転者の勤務時間の延長」が 21.9%などとなっている。

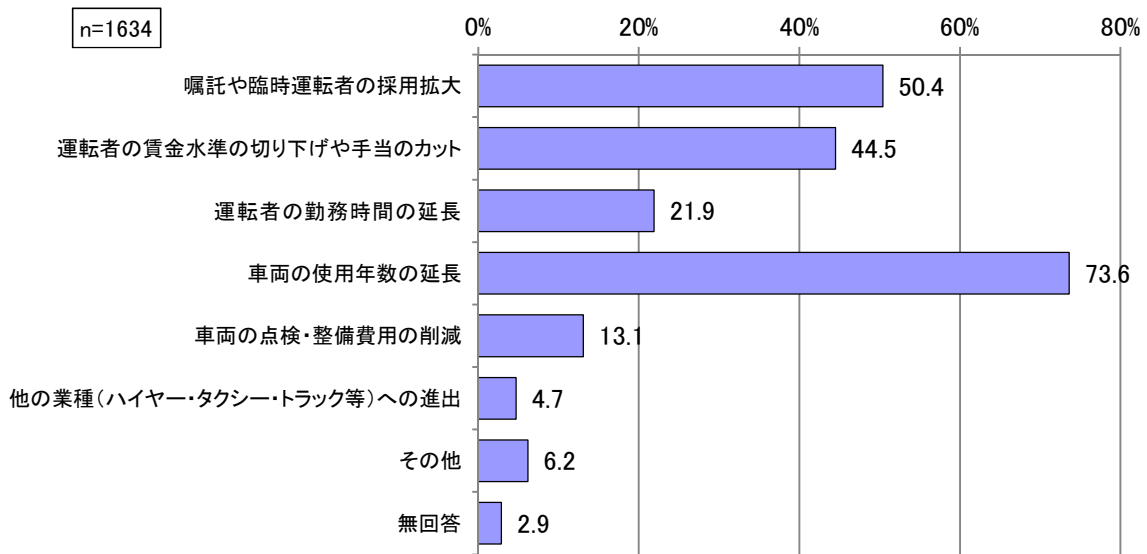
このように、今回調査では、前回調査と比べて、「運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット」が 33.4 ポイントと最も大きく減少しており、次いで、「車両の使用年数の延長」が 14.6 ポイント、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が 11.3 ポイント、「運転者の勤務時間の延長」が 6.9 ポイント、それぞれ減少している。

< 図 17-(1) 実際に収受している運賃・料金の水準により生じた安全確保上の支障への対策（今回調査） >





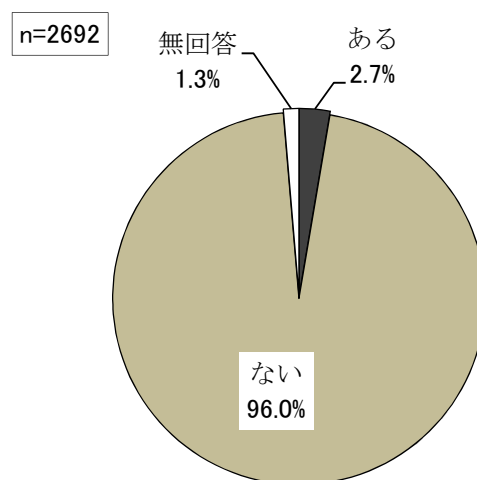
<図 17-(2) 実際に収受している運賃・料金の水準により生じた安全確保上の支障への対策（前回調査）>



(ウ) 契約先から提示された運賃・料金や運送契約が原因の事故・違反

貸切バス事業において、契約先から提示された運賃・料金や運送契約の内容が原因となって、これまで事故や違反に至ったと感じたことがあるかについては、「ある」が 2.7%、「感じたことがない」が 96.0%となっている。

<図 18 契約先から提示された運賃・料金や運送契約が原因の事故・違反>

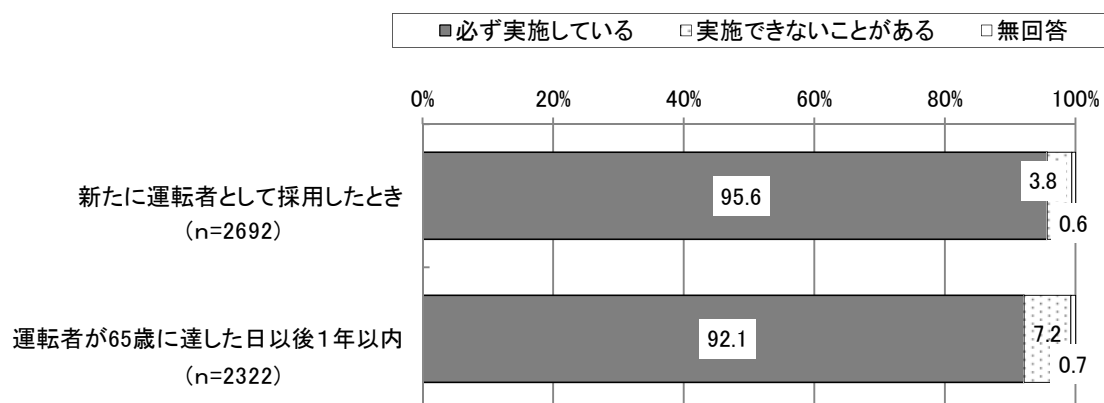


### (I) 運転者に対する適性診断

バス会社は、新たにバス会社に運転者として採用したとき及び65歳に達した日以後1年以内に、それぞれ該当する運転者に対して適性診断を受けさせる義務が課せられている。適性診断とは、安全運転に必要な運転者の心理・生理の特性を科学的に測定するもので、その結果に基づいて助言・指導が行われ、事故防止等に寄与することが期待されている。

こうした適性診断の実施についてみると、「新たに運転者として採用したとき」に、「必ず実施している」が95.6%、「実施できないことがある」が3.8%となっている。また、「運転者が65歳に達した日以後1年以内」に、「必ず実施している」が92.1%、「実施できないことがある」が7.2%となっている。

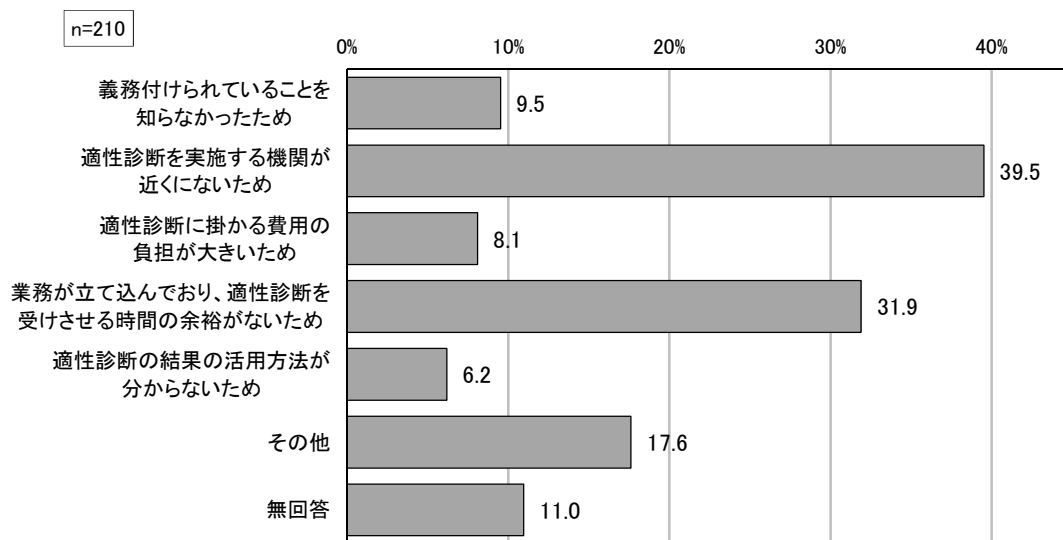
< 図 19 運転者に対する適性診断の実施 >



(オ) 運転者に対する適性診断を実施できなかった理由

運転者に対する適性診断を、「新たに運転者として採用したとき」又は「運転者が65歳に達した日以後1年以内」のいずれかで「実施できないことがある」とした貸切バス事業者(210事業者)について、その理由をみると、「適性診断を実施する機関が近くにないため」が39.5%と最も多く、次いで、「業務が立て込んでおり、適性診断を受けさせる時間の余裕がないため」が31.9%となっている。

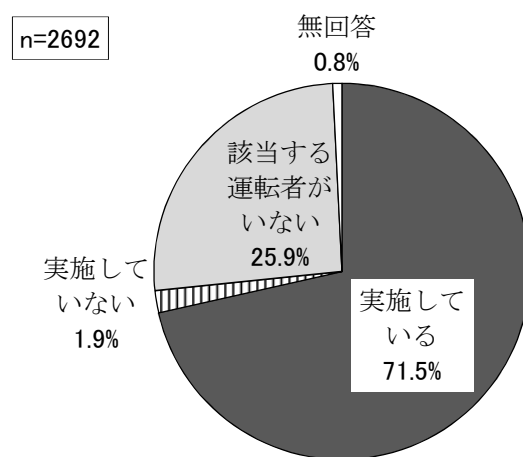
< 図 20 運転者に対する適性診断を実施できなかった理由（複数回答） >



(カ) 運転経験が十分でない運転者に対する実技訓練

国土交通省は、貸切バス事業者に対し、運転経験が十分でない運転者に対する実技訓練の実施を要請しているが、その実施の有無についてみると、「実施している」が71.5%、「実施していない」が1.9%、「該当する運転者がいない」が25.9%となっている。

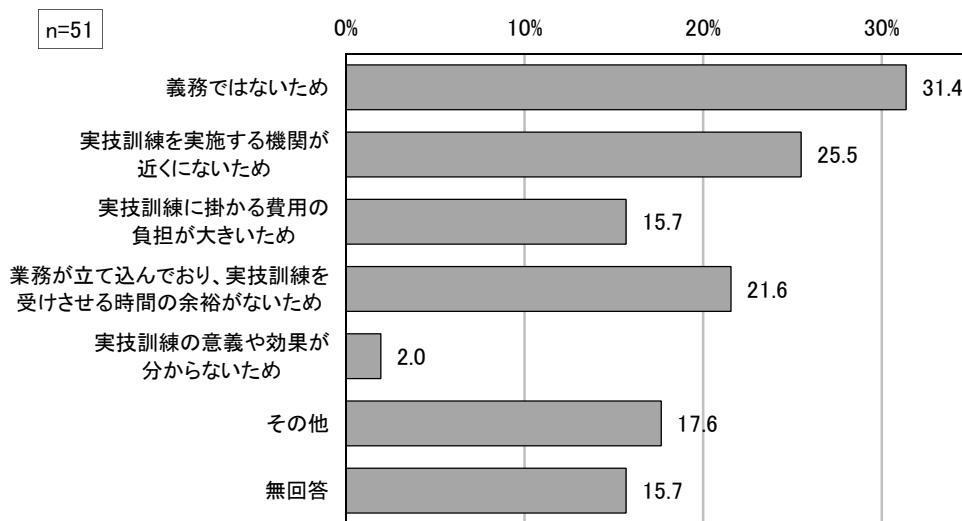
< 図 21 運転経験が十分でない運転者に対する実技訓練の実施の有無 >



(キ) 実技訓練を実施していない理由

運転経験が十分でない運転者に対する実技訓練を「実施していない」と回答した貸切バス事業者について、その理由をみると、「義務ではないため」が31.4%と最も多く、次いで、「実技訓練を実施する機関が近くにないため」が25.5%、「業務が立て込んでおり、実技訓練を受けさせる時間の余裕がないため」が21.6%などとなっている。

< 図 22 実技訓練を実施しない理由（複数回答） >

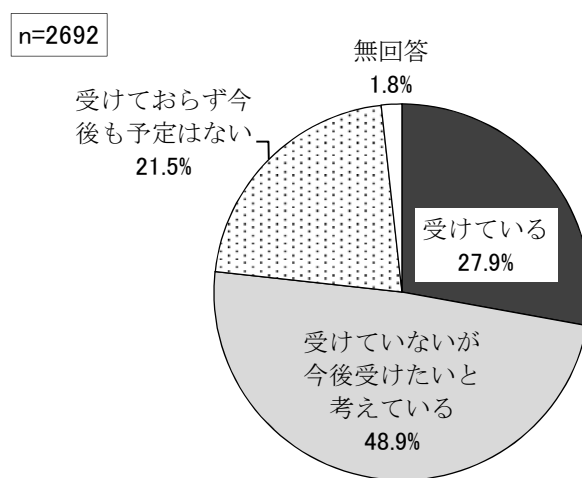


(7) 安全性評価認定制度による評価

公益社団法人日本バス協会が実施している安全性評価認定制度（注）に基づく評価（以下「安全性評価」という。）について、「受けている」が27.9%、「受けていないが今後受けたと考えている」が48.9%、「受けておらず今後も予定はない」が21.5%となっている。

（注）公益社団法人日本バス協会において、貸切バス事業者からの申請に基づき安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表するもの。

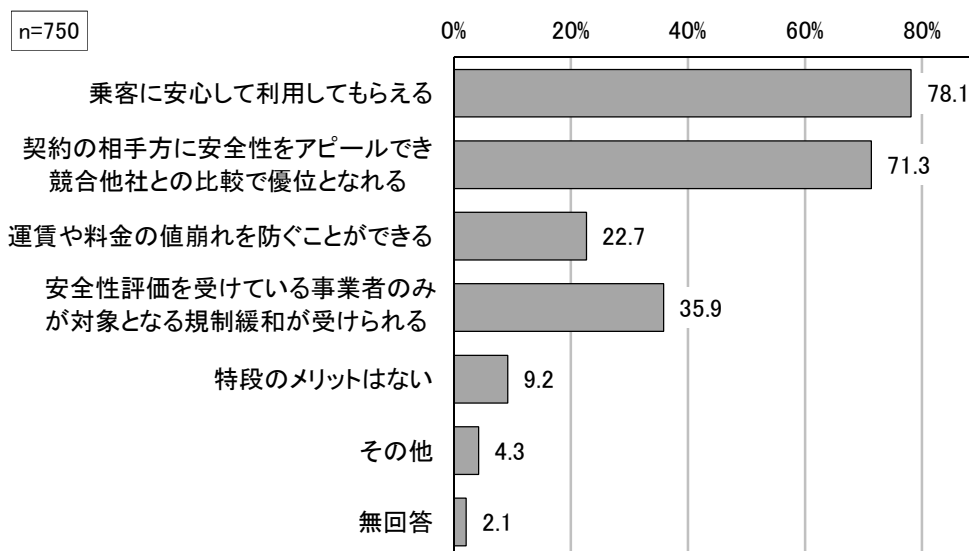
< 図 23 安全性評価 >



### (ケ) 安全性評価を受けるメリット

安全性評価を受けた貸切バス事業者において、それを受けるメリットとしてどのようなことがあると感じているかについては、「乗客に安心して利用してもらえる」が78.1%と最も多く、次いで、「契約の相手方に安全性をアピールでき競合他社との比較で優位となれる」が71.3%、「安全性評価を受けている事業者のみが対象となる規制緩和が受けられる」が35.9%などとなっている。一方で、「特段のメリットはない」とする事業者は9.2%となっている。

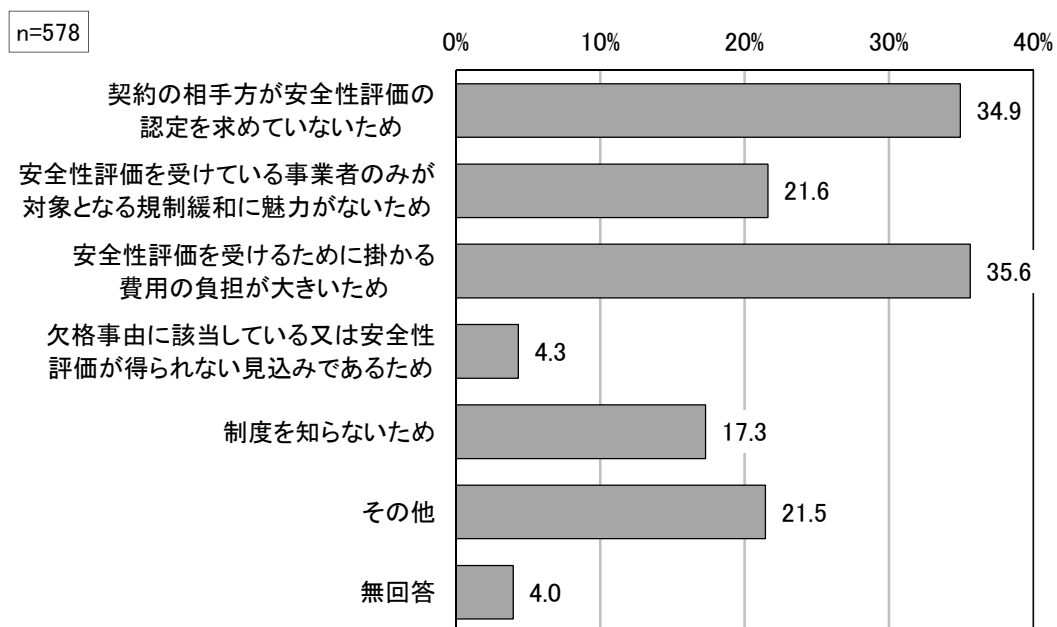
< 図 24 安全性評価を受けるメリット（複数回答） >



### (2) 安全性評価を受けない理由

安全性評価を受けておらず、また今後も受ける予定がない貸切バス事業者について、その理由をみると、「安全性評価を受けるために掛かる費用の負担が大きいため」が35.6%と最も多く、次いで、「契約の相手方が安全性評価の認定を求めているため」が34.9%、「安全性評価を受けている事業者のみが対象となる規制緩和に魅力がないため」が21.6%などとなっている。また、「欠格事由に該当している又は安全性評価が得られない見込みであるため」が4.3%、「制度を知らないため」が17.3%となっている。

< 図 25 安全性評価を受けない理由（複数回答） >

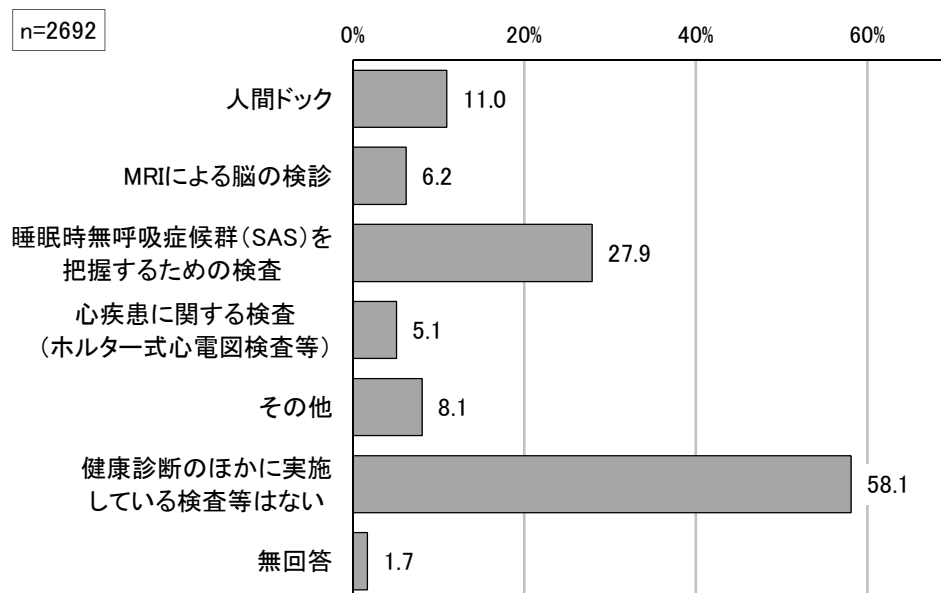




#### (4) 運転者の健康管理のために実施している検査等

貸切バス事業者に義務付けられている運転者に対する年1回の健康診断のほか、運転者の健康管理のために実施している検査等の有無についてみると、「健康診断のほかに実施している検査等はない」が58.1%と全体の約6割に及んでいる。一方、何らかの検査等を実施している中では、「睡眠時無呼吸症候群(SAS)を把握するための検査」が27.9%と最も多く、次いで、「人間ドック」が11.0%、「MRIによる脳の検診」が6.2%、「心疾患に関する検査(ホルター式心電図検査等)」が5.1%となっている。

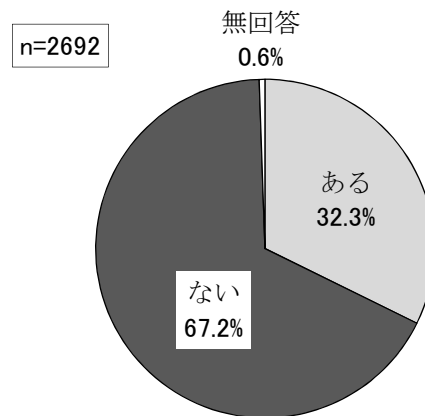
< 図 26 運転者の健康管理のために実施している検査等 (複数回答) >



(シ) 乗務前点呼における運転者からの体調不良報告

乗務前点呼において、運転者から体調不良の報告がなされたことがあるか否かについてみると、「ある」が32.3%、「ない」が67.2%となっている。

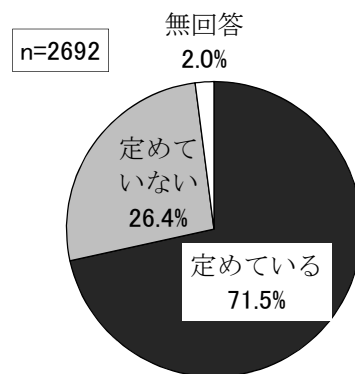
< 図 27 乗務前点呼における運転者からの体調不良報告 >



(ス) 乗務前点呼における体調不良報告に係る社内規程等

乗務前点呼において、運転者から体調不良の報告があった場合の対応についての社内規程等について、「定めている」が71.5%、「定めていない」が26.4%となっている。

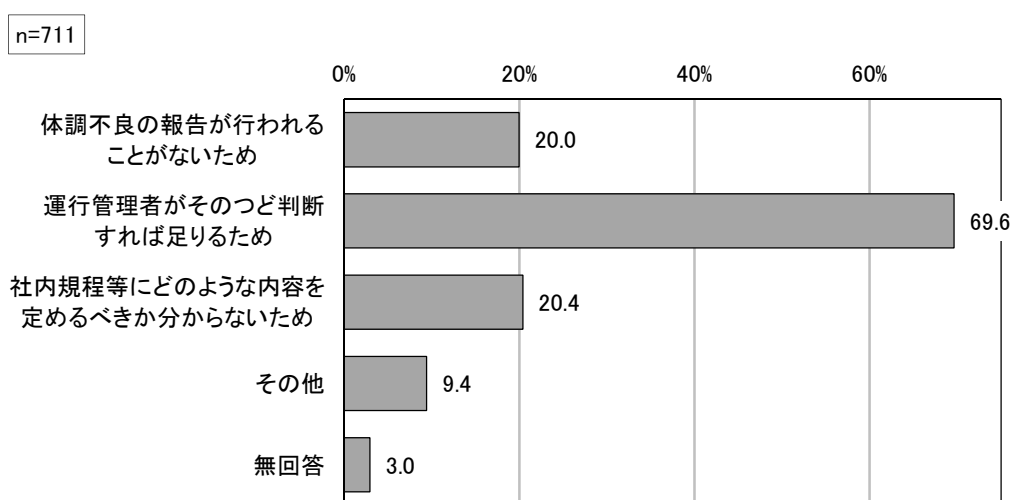
< 図 28 乗務前点呼における体調不良報告に係る社内規程等 >



(セ) 乗務前点呼における体調不良報告に係る社内規程等を定めていない理由

前述(ス)の社内規程等を定めていない貸切バス事業者について、その理由をみると、「運行管理者がそのつど判断すれば足りるため」が69.6%と最も多く、「社内規程等にどのような内容を定めるべきか分からないため」が20.4%、「体調不良の報告が行われないため」が20.0%となっている。

<図 29 乗務前における体調不良報告に係る社内規程等を定めていない理由（複数回答）>

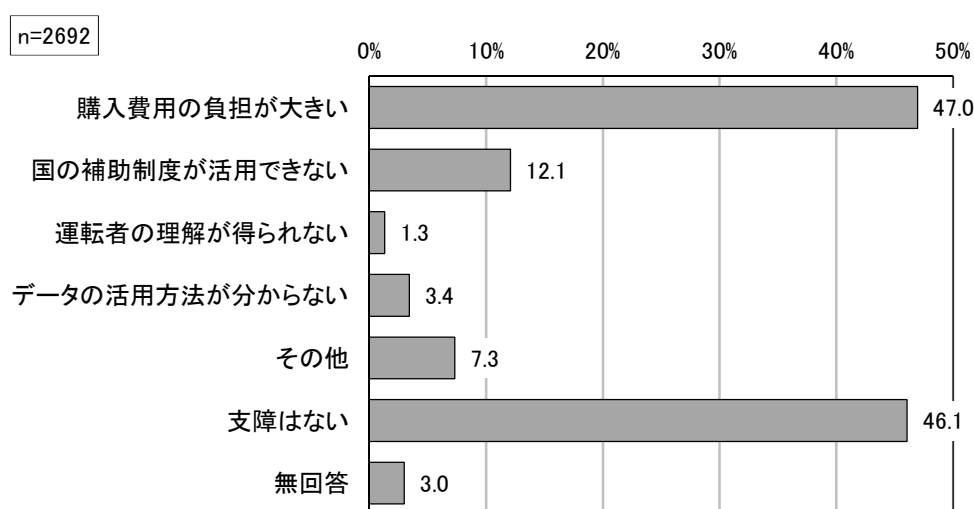


## (7) ドライブレコーダー導入に当たっての支障

ドライブレコーダーを導入するに当たり、貸切バス事業者が支障と考えることとしては、「購入費用の負担が大きい」が47.0%と最も多く、次いで、「国の補助制度が活用できない」が12.1%、「データの活用方法が分からない」が3.4%、「運転者の理解が得られない」が1.3%であった。一方、「支障はない」とする貸切バス事業者は46.1%となっている。

なお、安全対策の強化策として、ドライブレコーダーによる映像の記録・保存等の義務化が検討されていたが（当省のアンケート調査時点）、その後、平成28年11月に、「ドライブレコーダーにより記録すべき情報及びドライブレコーダーの性能要件を定める告示」（平成28年国土交通省告示第1346号）等が公布され（29年12月施行予定）、ドライブレコーダーによる映像の記録・保存等が義務化された。

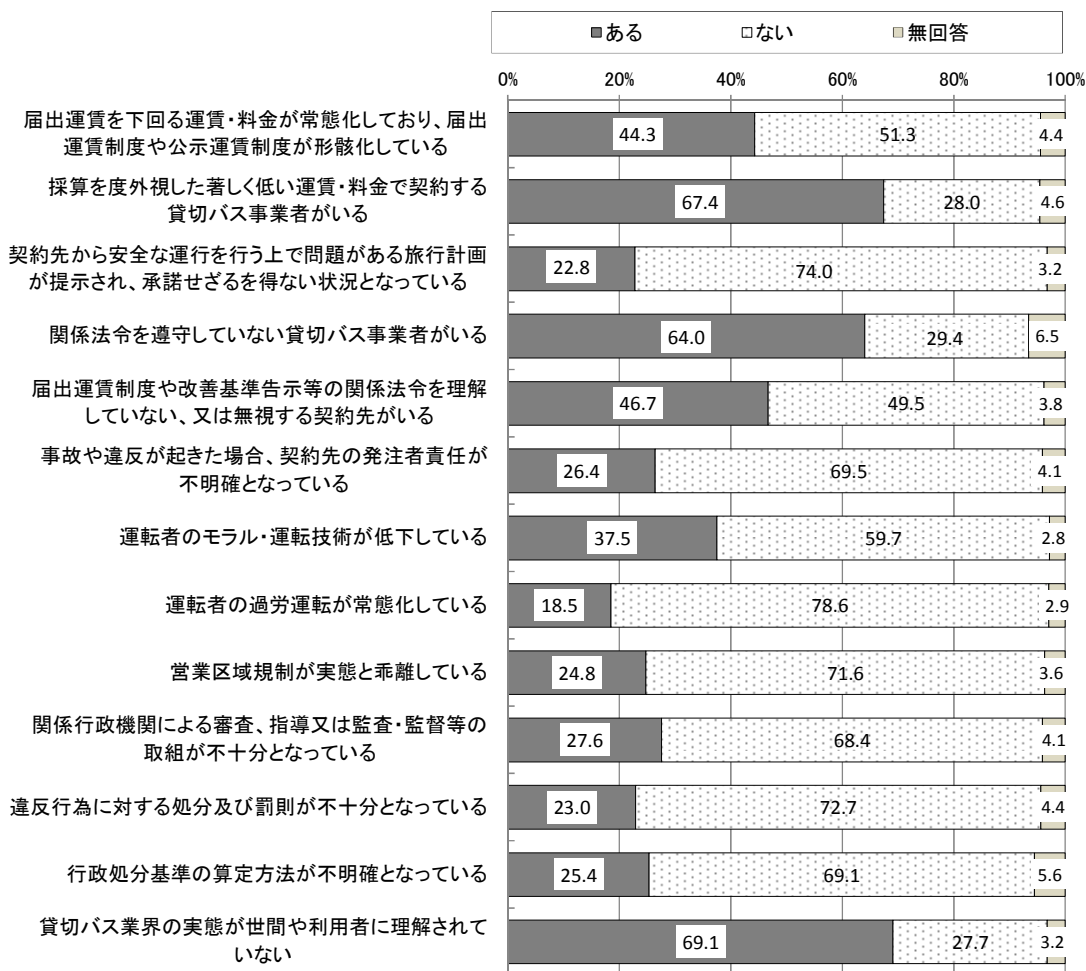
< 図30 ドライブレコーダー導入にあたっての支障（複数回答） >



## オ 貸切バス業界の問題点

貸切バス業界の問題点として言われている事柄それぞれについてみると、「ある」と回答した貸切バス事業者が最も多かったものが「貸切バス業界の実態が世間や利用者に理解されていない」（69.1%）で、次いで、「採算を度外視した著しく低い運賃・料金で契約する貸切バス事業者がいる」（67.4%）、「関係法令を遵守していない貸切バス事業者がいる」（64.0%）の順となっている。

< 図 31 貸切バス業界にあると考える問題点 >



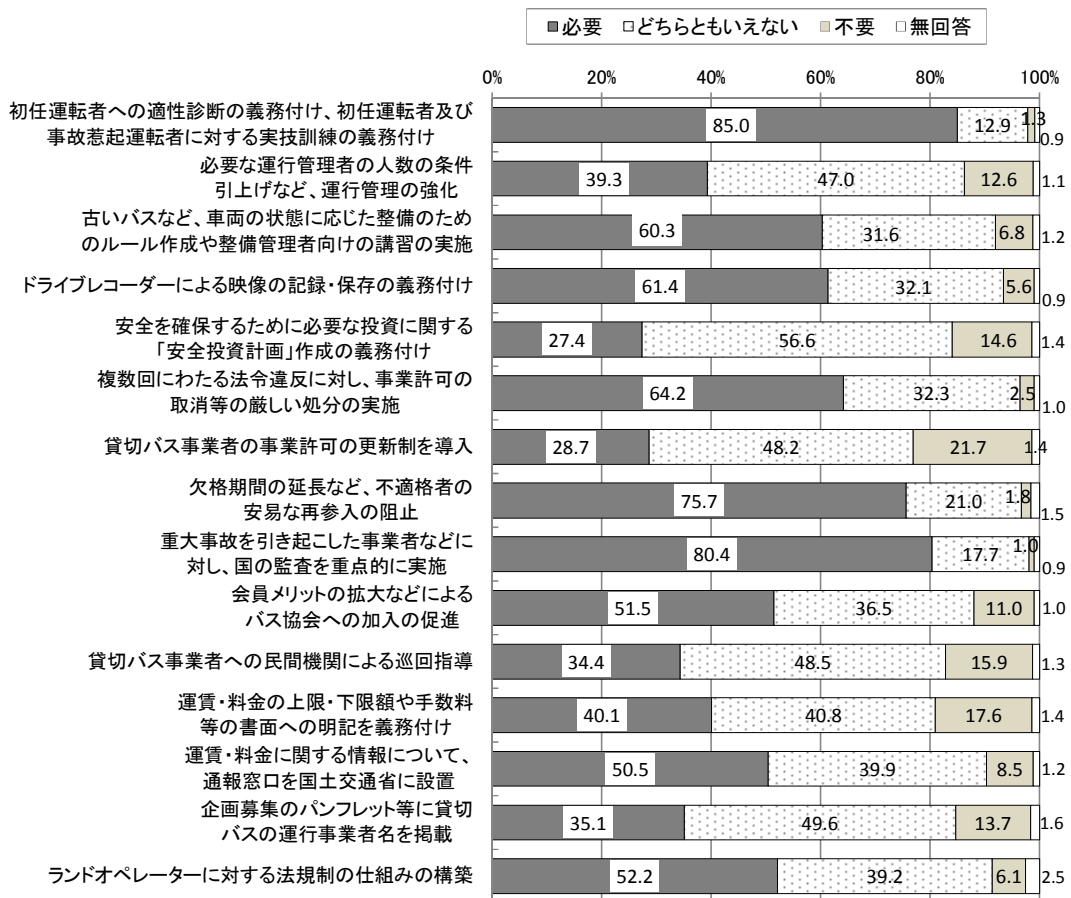
なお、これら以外に考えられる問題点として（自由記述）、「インバウンド旅行者に係るバスの運賃・料金が著しく低い」、「安全性評価を受けているにもかかわらず法令を遵守していない貸切バス事業者がある」などが挙げられている。

カ 「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」における主な対策の必要性

平成 28 年 1 月 15 日に長野県軽井沢町で起きたような大型バスの事故を繰り返さないため、軽井沢スキーバス事故対策検討委員会が取りまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」（平成 28 年 6 月 3 日）において掲げられている主な対策について、貸切バス事業者が、その必要性についてどう考えているかをそれぞれの対策別にみると、「必要」との回答が最も多かったのは「初任運転者への適性診断の義務付け、初任運転者及び事故惹起運転者に対する実技訓練の義務付け」（85.0%）であり、次いで、「重大事故を引き起こした事業者などに対し、国の監査を重点的に実施」（80.4%）、「欠格期間の延長など、不適格者の安易な再参入の阻止」（75.7%）となっている。

一方、「必要」との回答が最も少なかったのは「安全を確保するために必要な投資に関する「安全投資計画」の作成の義務付け」（27.4%）であり、次いで、「貸切バス事業者の事業許可の更新制を導入」（28.7%）、「貸切バス事業者への民間機関による巡回指導」（34.4%）となっている。

< 図 32 「総合的な対策」への評価 >



## キ その他

その他に、貸切バス事業者にあっては、貸切バス業界にみられる問題点や、業界の健全な発展・活性化のために必要な対策などに係る主な意見・要望等として、次のようなことなどを挙げている。

- ・ 新運賃・料金制度になってから運賃自体は上昇したが、需要が減少したため、会社の売上げは減少した。運賃の計算方法を見直してほしい。
- ・ バス運転者の不足及び高齢化が深刻であり、人材確保も困難になっている。国には、働きやすい環境になるような対策をとってほしい。

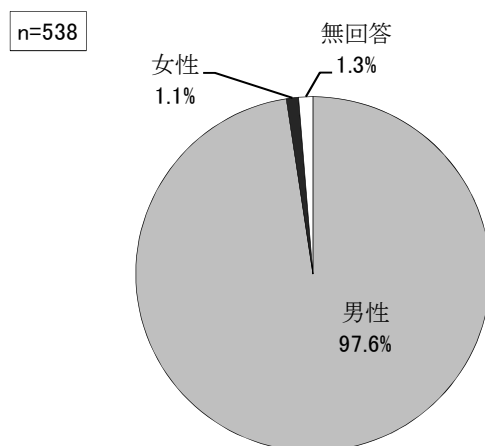
## (2) 貸切バス運転者

### ア プロフィール（性別、年齢、経験年数）

#### (7) 性別

回答のあった貸切バス運転者（538人）の性別は、「男性」97.6%、「女性」1.1%となっている。

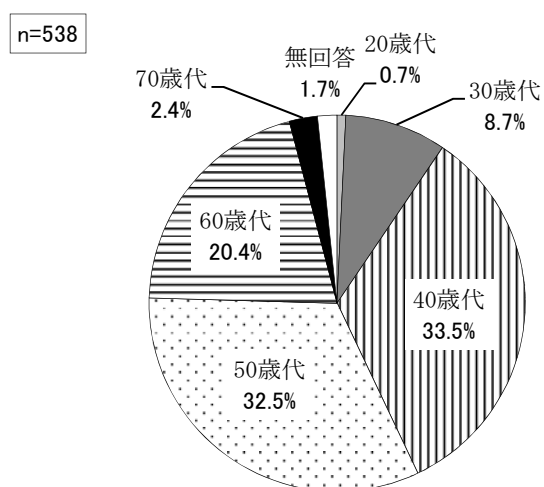
<図 33 性別>



#### (1) 年齢

貸切バスの運転者の年齢をみると、「40歳代」が33.5%と最も多く、次いで、「50歳代」32.5%、「60歳代」20.4%となっている。

<図 34 年齢>

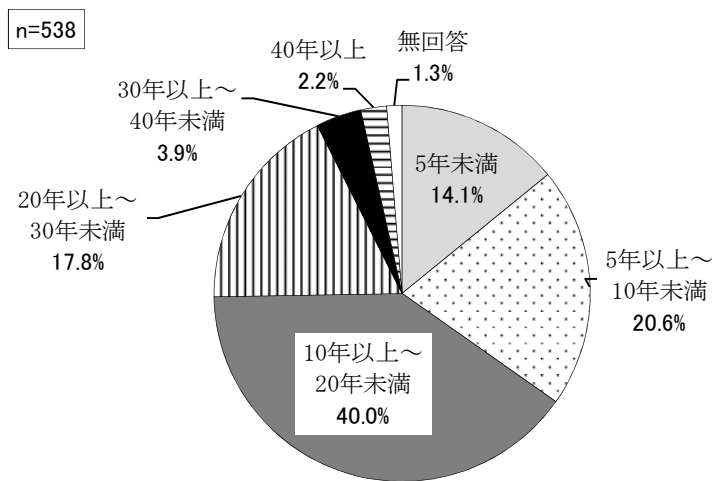




(ウ) 経験年数

貸切バスの運転者の経験年数をみると、「10年以上～20年未満」が40.0%と最も多く、次いで、「5年以上～10年未満」20.6%、「20年以上～30年未満」17.8%などとなっている。

< 図 35 経験年数 >



## イ 現在の勤務状況

### (7) 拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）

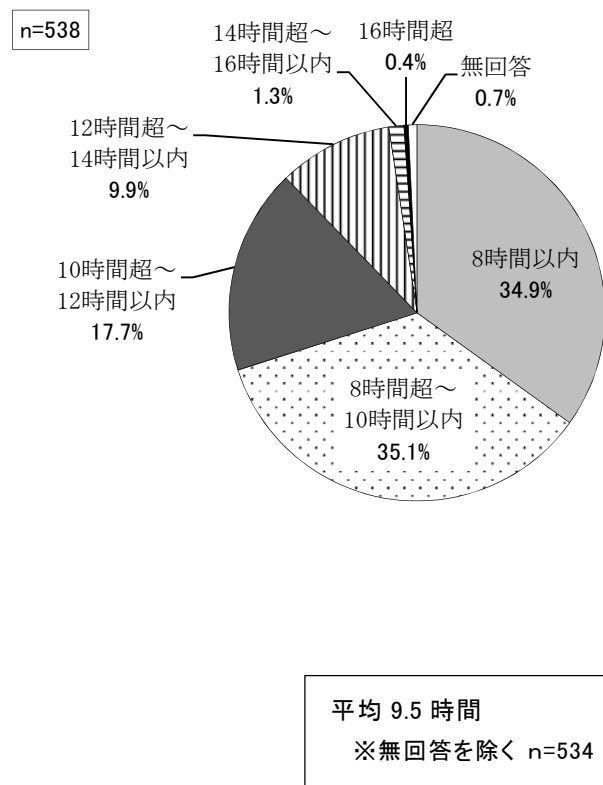
運転者の過労運転を防止するために定められた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）では、拘束時間は1日原則13時間まで（延長する場合は16時間まで）と規定されている。

#### a 1日の平均拘束時間

貸切バス運転者の1日当たりの平均拘束時間をみると、「8時間超～10時間以内」が35.1%で最も多く、次いで「8時間以内」が34.9%などとなっている。

なお、全体の平均は9.5時間となっている。

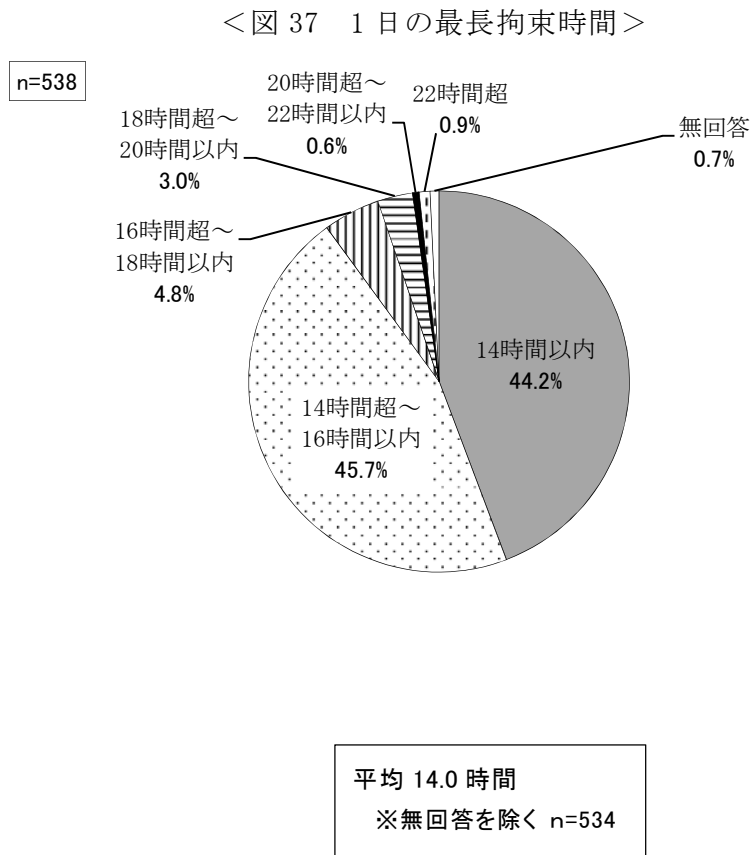
<図 36 1日の平均拘束時間>



b 1日の最長拘束時間

貸切バス運転者の1日の拘束時間が最も長かったときとしては、「14時間超～16時間以内」が45.7%と最も多く、次いで「14時間以内」が44.2%などとなっている。

なお、全体の平均は14.0時間となっている。



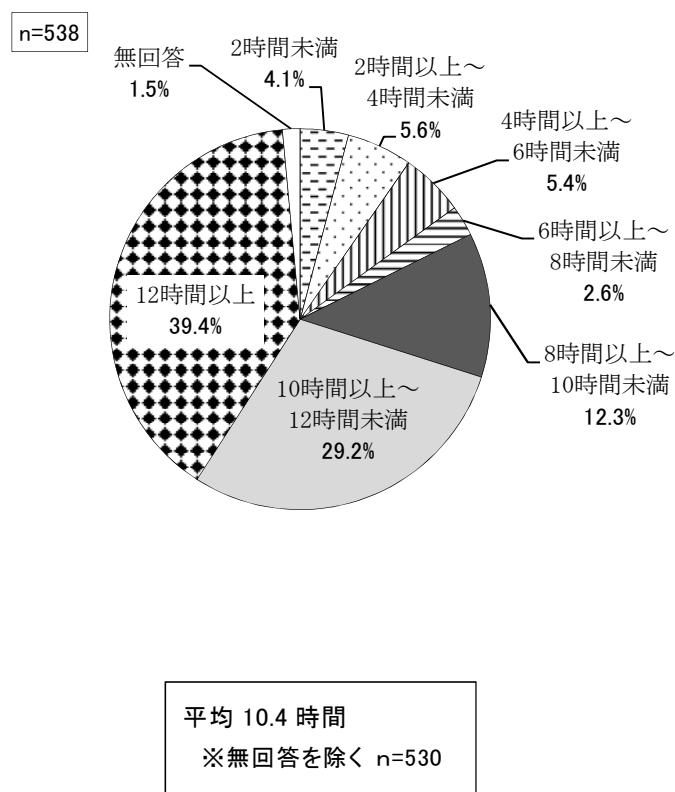
## (1) 休息期間

休息期間とは、前日の終業時刻から当日の始業時刻までの時間を指す。改善基準告示では、継続して8時間以上の休息期間を運転者に与えることとされている。

### a 1日の平均休息期間

貸切バス運転者の1日当たりの平均休息期間としては、「12時間以上」が39.4%と最も多く、次いで「10時間以上～12時間未満」が29.2%などとなっている。改善基準告示違反となる8時間未満は、全体の17.7%を占めている。なお、全体の平均は10.4時間となっている。

<図 38 1日の平均休息期間>



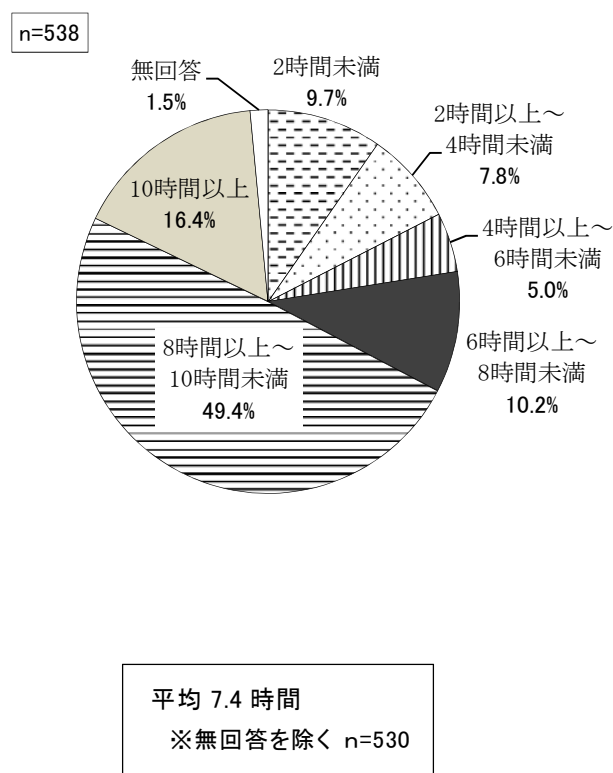
**b 1日の最短休息期間**

貸切バス運転者の1日の休息期間が最も短かったときとしては、「8時間以上～10時間未満」が49.4%と最も多く、次いで、「10時間以上」が16.4%、「6時間以上～8時間未満」が10.2%などとなっている。

改善基準告示違反となる休息期間8時間未満を、全体の32.7%の運転者が体験している結果となっている。

なお、全体の平均も7.4時間と、改善基準告示違反に相当するものとなっている。

<図 39 1日の最短休息期間>



## (ウ) 運転時間

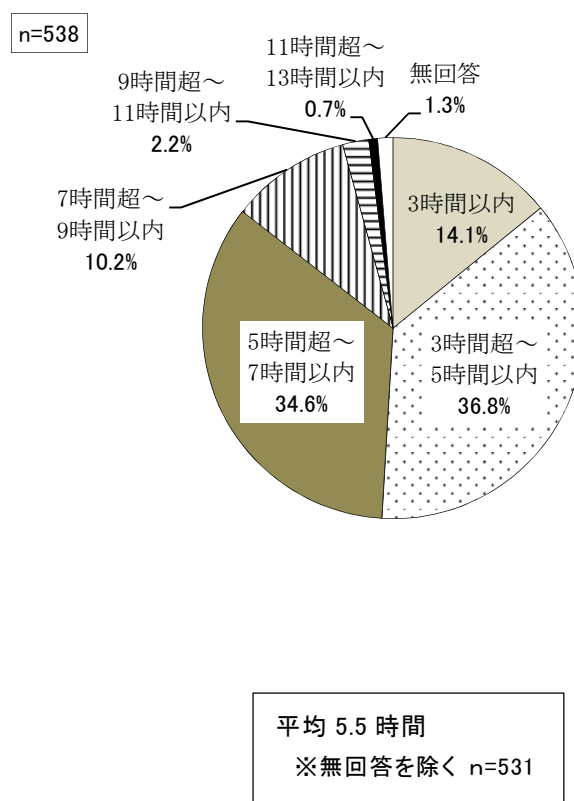
改善基準告示では、1日の運転時間は2日を平均し1日当たり9時間を超えないものとされている。

### a 1日の平均運転時間

貸切バス運転者の1日当たりの平均運転時間としては、「3時間超～5時間以内」が36.8%と最も多く、次いで「5時間超～7時間以内」が34.6%などとなっている。

なお、全体の平均は5.5時間となっている。

< 図 40 1日の平均運転時間 >

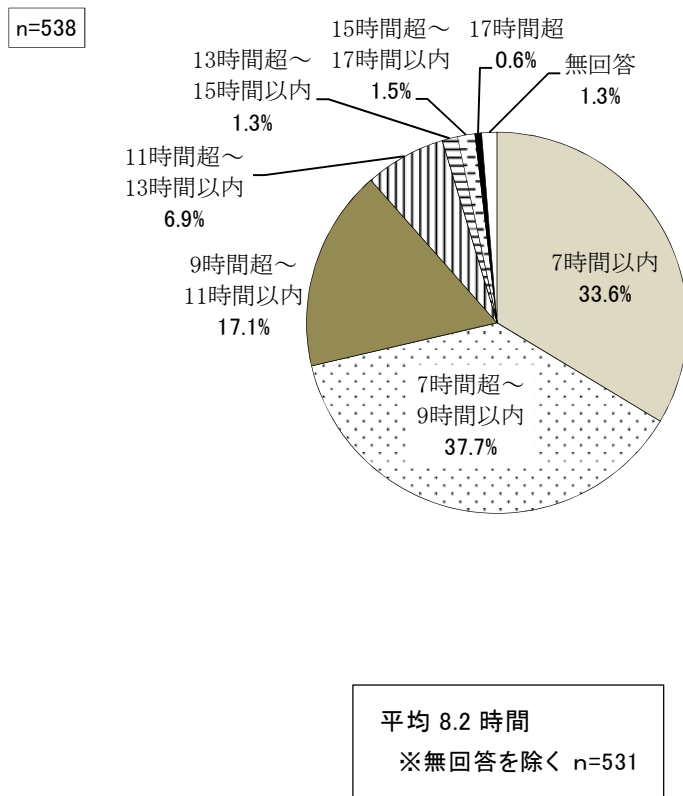


b 1日の最長運転時間

貸切バス運転者の1日当たりの運転時間が最も長かったときとしては、「7時間超～9時間以内」が37.7%と最も多く、次いで「7時間以内」が33.6%などとなっている。

なお、全体の平均は8.2時間となっている。

<図 41 1日の最長運転時間>



## (I) 連続運転時間

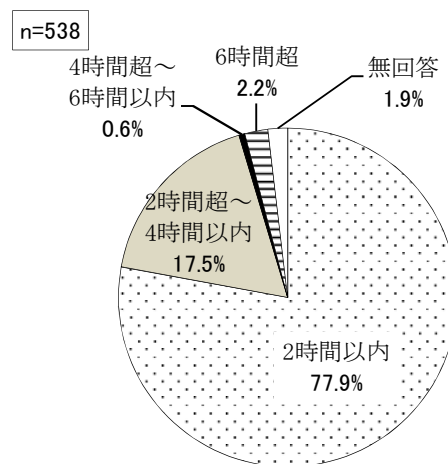
「連続運転時間」とは、休憩をはさまない連続の運転時間のことであり、改善基準告示では、連続運転時間は4時間までであり、4時間ごとに30分以上の休憩を確保するとされている。

### a 平均連続運転時間

貸切バス運転者の平均連続運転時間としては、「2時間以内」が77.9%と全体の約8割を占め、次いで「2時間超～4時間以内」が17.5%などとなっている。

なお、全体の平均は2.1時間となっている。

< 図 42 平均連続運転時間 >



平均 2.1 時間

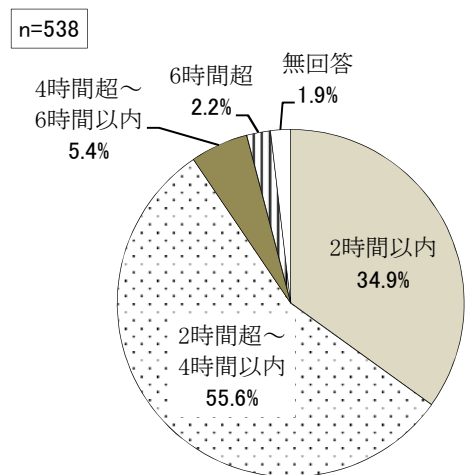
無回答を除く n=528



b 最長連続運転時間

貸切バス運転者の連続運転時間が最も長かったときとしては、「2 時間超～4 時間以内」が 55.6%と最も多く、次いで「2 時間以内」が 34.9%などとなっている。  
なお、全体の平均は 3.1 時間となっている。

< 図 43 最長連続運転時間 >



平均 3.1 時間  
※無回答を除く n=528

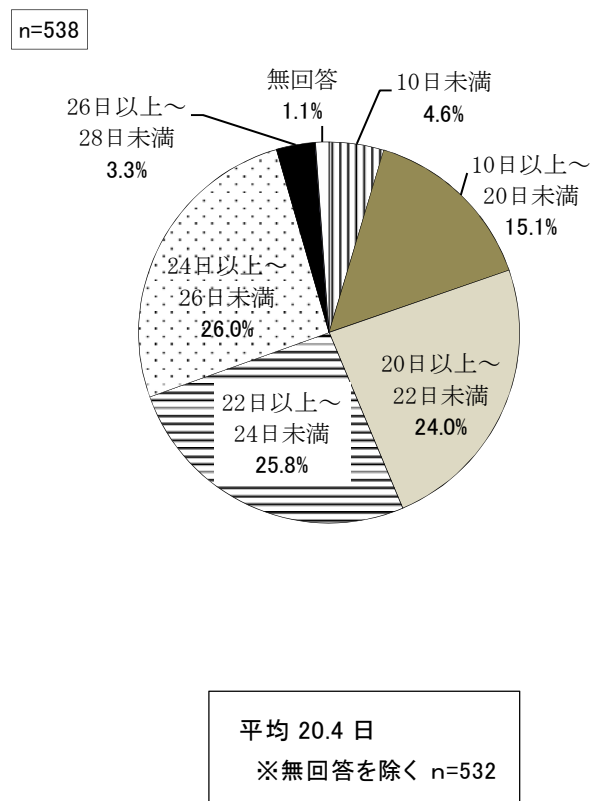
(才) 勤務日数

a 1か月の平均勤務日数

貸切バス運転者の1か月の平均勤務日数としては、「24日以上～26日未満」が26.0%と最も多く、次いで、「22日以上～24日未満」が25.8%、「20日以上～22日未満」が24.0%などとなっている。

なお、全体の平均は20.4日となっている。

< 図 44 1か月の平均勤務日数 >

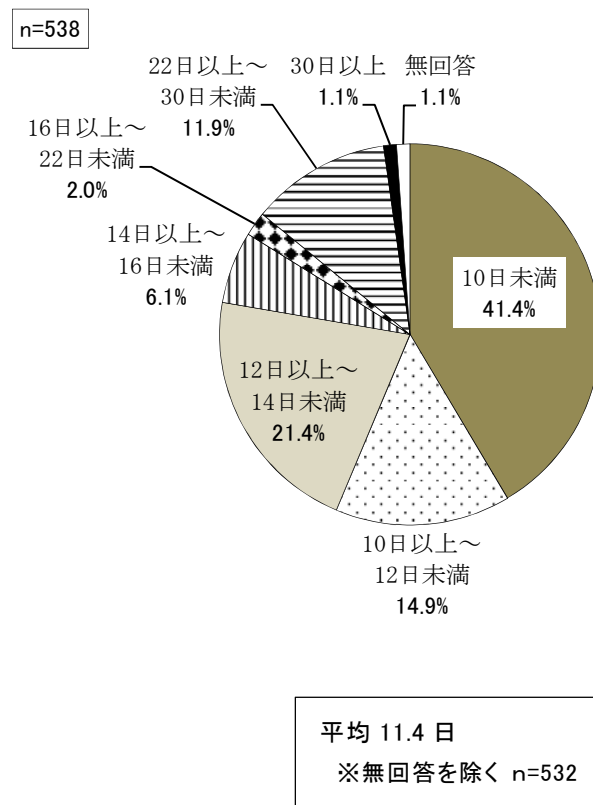


## b 最長連続勤務日数

貸切バス運転者が最も連続で勤務した日数としては、「10日未満」が41.4%と最も多く、次いで、「12日以上～14日未満」が21.4%、「10日以上～12日未満」が14.9%などとなっている。

なお、全体の平均は11.4日となっている。

<図 45 最も連続で勤務した日数>

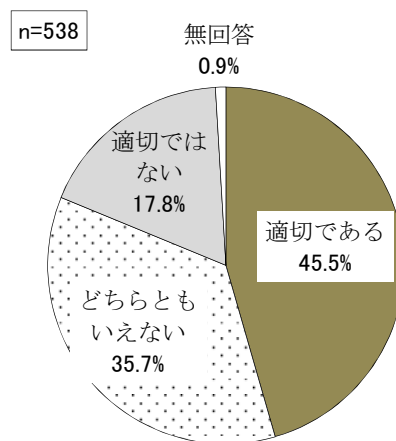


## ウ 改善基準告示に対する貸切バス運転者の意見

### (7) 1日の最大拘束時間

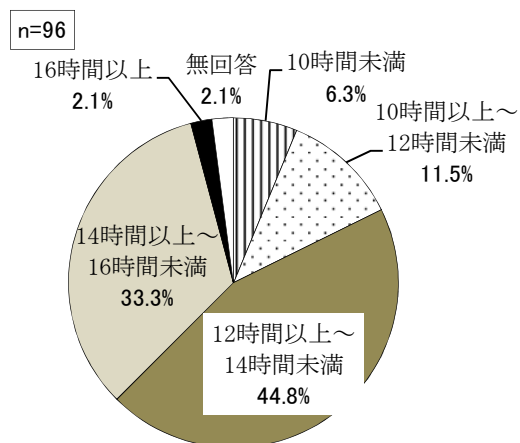
改善基準告示において定めた1日の最大拘束時間が16時間であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が45.5%、「適切ではない」が17.8%となっている。

<図46 最大拘束時間の基準に対する意見>



「適切ではない」と思う貸切バス運転者が、安全な運行のために必要と思える水準としては、「12時間以上～14時間未満」が44.8%と最も多く、次いで「14時間以上～16時間未満」が33.3%となっている。

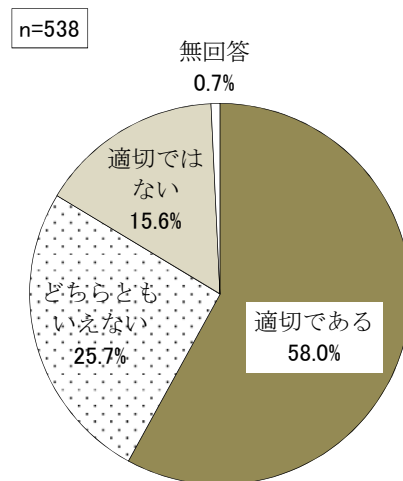
<図47 安全な運行のために必要と思える1日の最大拘束時間の水準>



#### (イ) 1日の休息期間

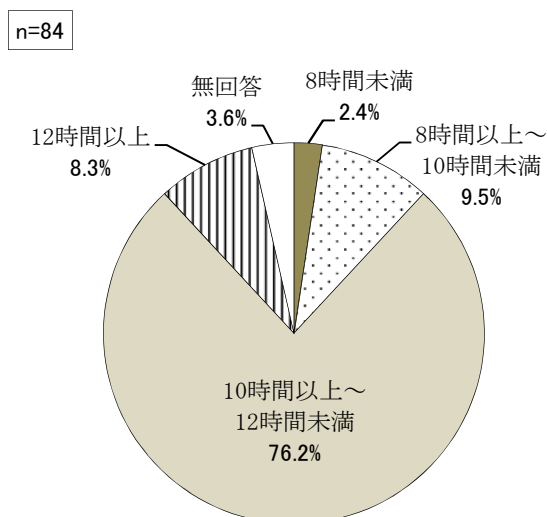
改善基準告示において定めた1日の休息期間が継続8時間以上であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が58.0%、「適切ではない」が15.6%となっている。

<図48 休息期間の基準に対する意見>



「適切ではない」と思う貸切バス運転者が、安全な運行のために必要と思える休息期間の水準としては、「10時間以上～12時間未満」が76.2%となっている。

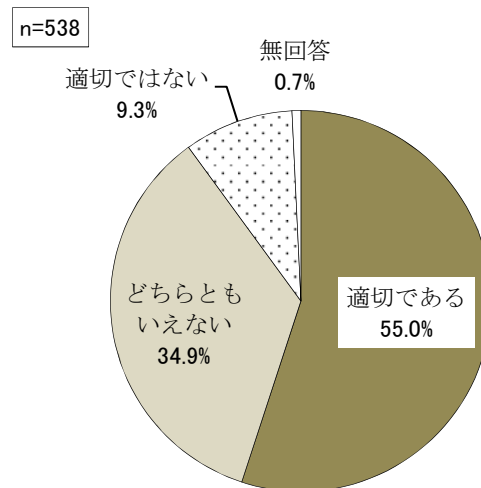
<図49 安全な運行のために必要と思える1日の休息期間の水準>



#### (ウ) 1日の最大運転時間

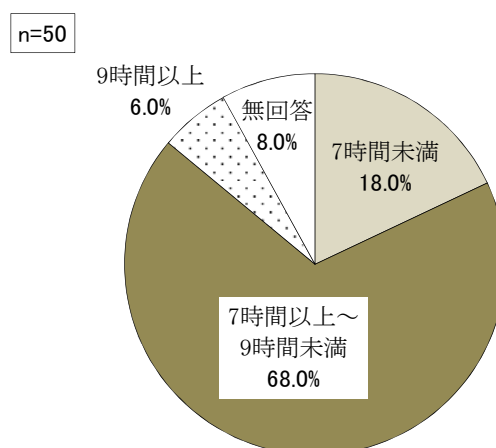
改善基準告示において定めた1日の最大運転時間が2日を平均して1日9時間であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が55.0%、「適切ではない」が9.3%となっている。

<図 50 1日の最大運転時間の基準に対する意見>



「適切ではない」と思う貸切バス運転者が、安全な運行のために必要と思える1日の最大運転時間の水準は、「7時間以上～9時間未満」が68.0%となっている。

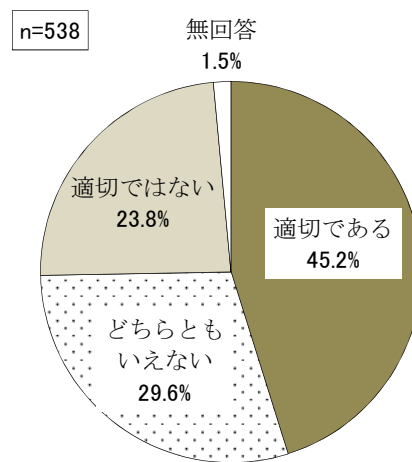
<図 51 安全な運行のために必要と思える1日の最大運転時間の水準>



### (I) 最大連続運転時間

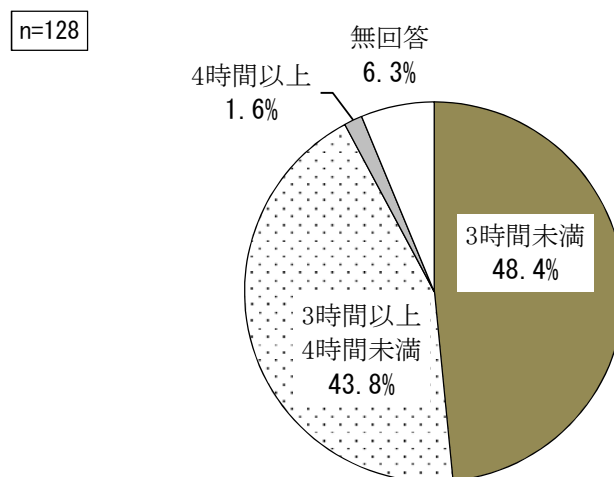
改善基準告示において定めた最大連続運転時間が 4 時間であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が 45.2%、「適切ではない」が 23.8%となっている。

< 図 52 最大連続運転時間の基準に対する意見 >



「適切ではない」と思う貸切バス運転者が、安全な運行のために必要と思える最大連続運転時間の水準としては、「3 時間未満」が 48.4%と最も多く、次いで「3 時間以上～4 時間未満」が 43.8%などとなっている。

< 図 53 安全な運行のために必要と思える最大連続運転時間の水準 >

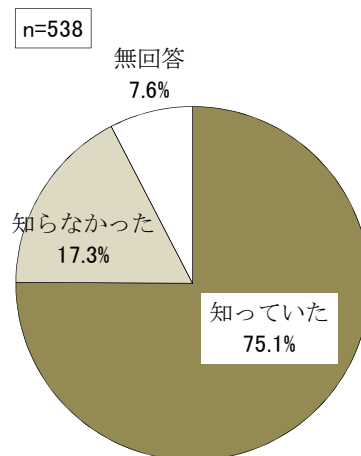


## エ 改善基準告示の内容の周知度及び遵守状況

### (7) 改善基準告示の内容の周知度

改善基準告示の内容について、75.1%の貸切バス運転者が「知っていた」と回答している。

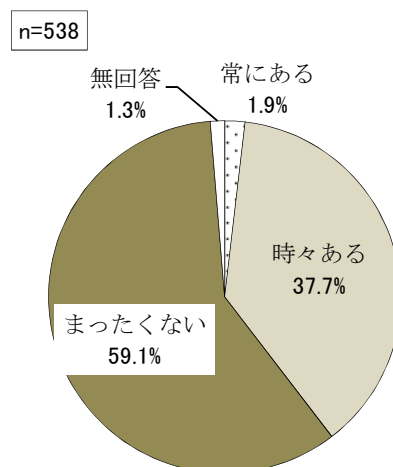
<図 54 改善基準告示の内容の周知度>



### (1) 改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度

改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度についてみると、「まったくない」が59.1%である一方、「常にある」が1.9%、「時々ある」が37.7%となっており、約4割の貸切バス運転者が改善基準告示に違反する勤務を経験したとしている。

<図 55 改善基準告示を満たさない勤務の頻度>

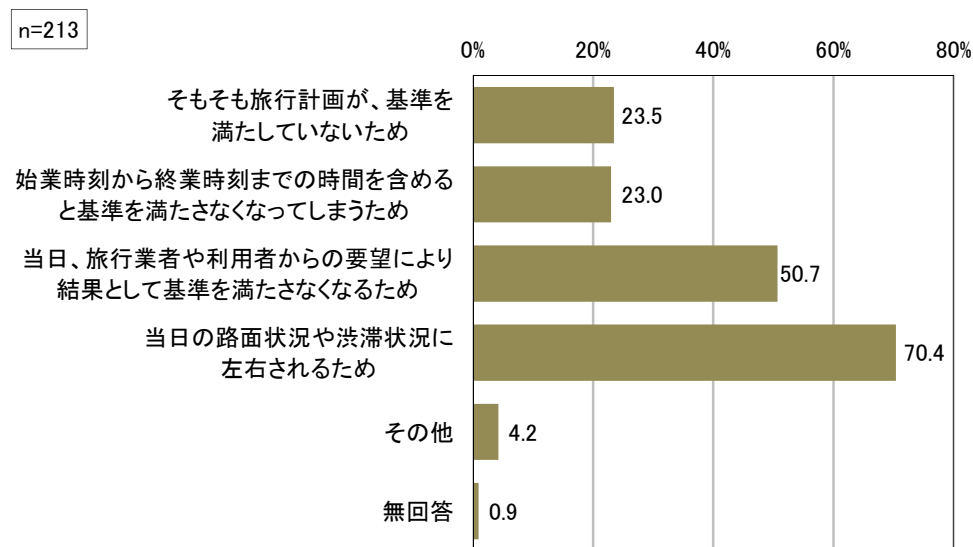




#### (ウ) 改善基準告示の基準を満たさない勤務の原因

前述(イ)の約4割の貸切バス運転者が、改善基準告示の基準を満たさない勤務の原因として挙げているものとしては、「当日の路面状況や渋滞状況に左右されるため」が70.4%と最も多く、次いで、「当日、旅行者や利用者からの要望により結果として基準を満たさなくなるため」が50.7%、「そもそも旅行計画が、基準を満たしていないため」が23.5%、「始業時刻から終業時刻までの時間を含めると基準を満たさなくなってしまうため」が23.0%となっている。

< 図 56 改善基準告示を満たさない勤務の原因 >



## オ 「交替運転者の配置基準」

貸切バスの安全を確保するため、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成 14 年 1 月 30 日付け国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号国土交通省自動車交通局総務課安全対策室長・自動車交通局旅客課長・自動車交通局技術安全部整備課長通知）において、「交替運転者の配置基準」が次のとおり定められている。

- ① 夜間（注 1）：一運行の運転距離（回送は含まない。）が 400km を超える又は連続運転時間がおおむね 2 時間までの場合、交替運転者を置くこと。
- ② 昼間（注 2）：一運行の運転距離（回送は含まない。）が 500km を超える又は連続運転時間がおおむね 2 時間までの場合、交替運転者を置くこと。

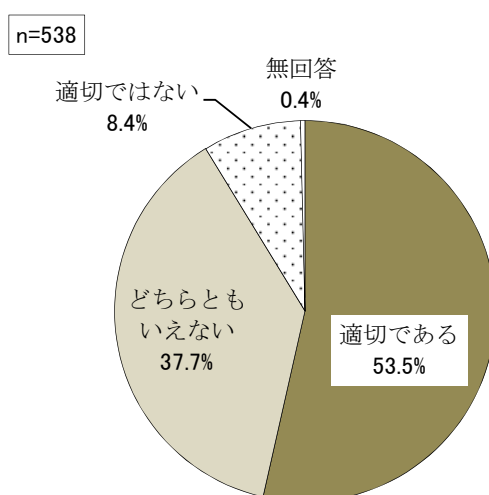
（注）1 最初の旅客が乗車する時刻若しくは最後の旅客が降車する時刻（運転を交替する場合は、運行（回送を除く。）を開始又は終了する時刻）が午前 2 時から午前 4 時までの間にある場合又は当該時刻をまたぐ場合をいう。

2 夜間には該当しない場合をいう。

### (7) 「交替運転者の配置基準」に対する貸切バス運転者の意見

「交替運転者の配置基準」に対する貸切バス運転者の意見については、「適切である」が 53.5%、「適切ではない」が 8.4%などとなっている。

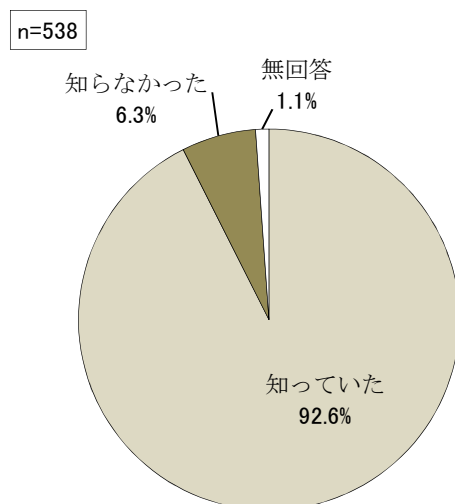
<図 57 「交替運転者の配置基準」に対する意見>



(4) 「交替運転者の配置基準」の周知度

「交替運転者の配置基準」について、92.6%の貸切バス運転者が「知っていた」と回答している。

<図 58 「交替運転者の配置基準」の周知度>



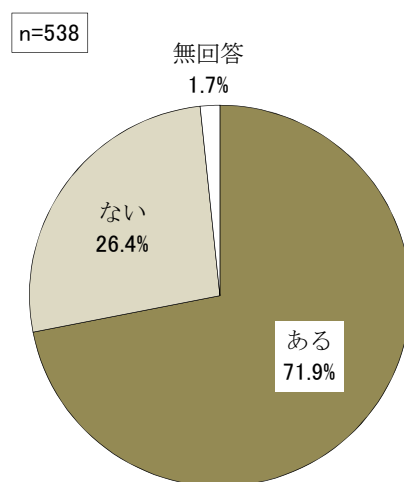
## カ 運転中の状況

### (7) 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験

運転中に睡魔を感じたり、ヒヤリ・ハット体験(注)をしたことについては、「ある」が71.9%、「ない」が26.4%となっている。

(注) 事故が起こりそうであったが、幸いにも回避できた体験をいう。

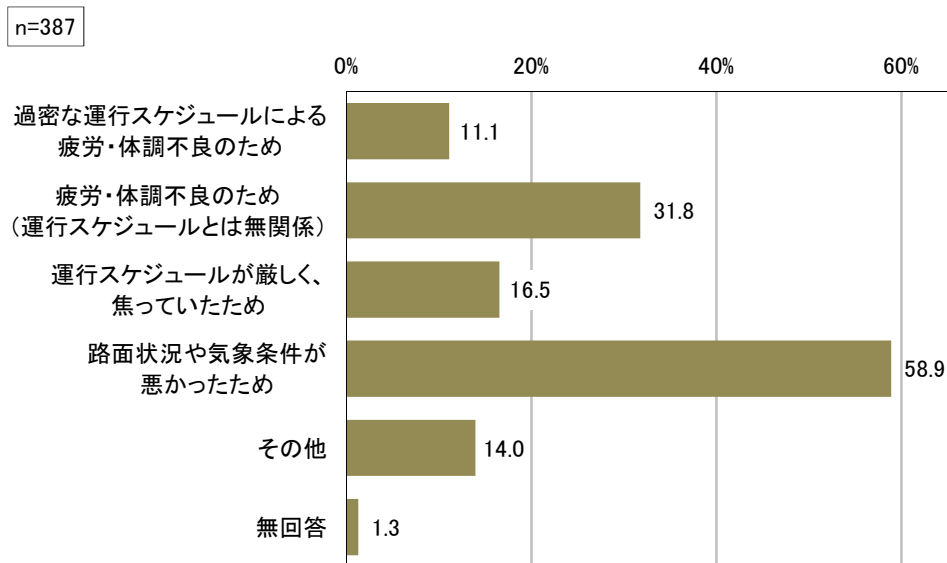
<図 59 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の有無>



#### (イ) 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の主な原因

運転中に睡魔を感じたり、ヒヤリ・ハット体験をした主な原因として考えられることについては、「路面状況や気象条件が悪かったため」が 58.9%と最も多く、次いで、「疲労・体調不良のため（運行スケジュールとは無関係）」が 31.8%、「運行スケジュールが厳しく、焦っていたため」が 16.5%、「過密な運行スケジュールによる疲労・体調不良のため」が 11.1%となっている。

< 図 60 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の主な原因（複数回答） >

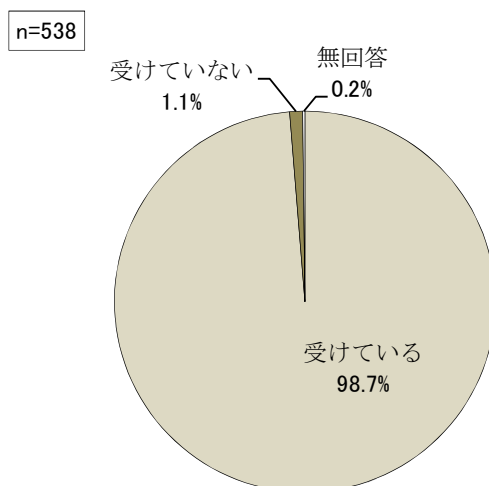


## キ 会社の健康管理

### (7) 健康診断

会社が行う健康診断については、98.7%の貸切バス運転者が「受けている」として  
いる。

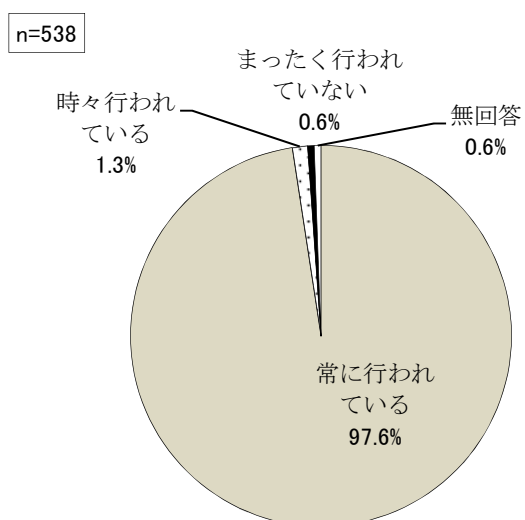
< 図 61 健康診断の受診状況 >



### (4) 乗務前・乗務後の点呼

乗務前と乗務後の点呼については、97.6%の貸切バス運転者が「常に行われている」として  
いる。

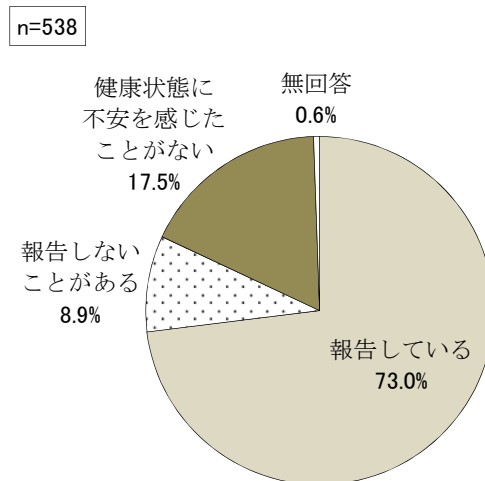
< 図 62 乗務前・乗務後の点呼 >



### (ウ) 健康状態の不安の報告

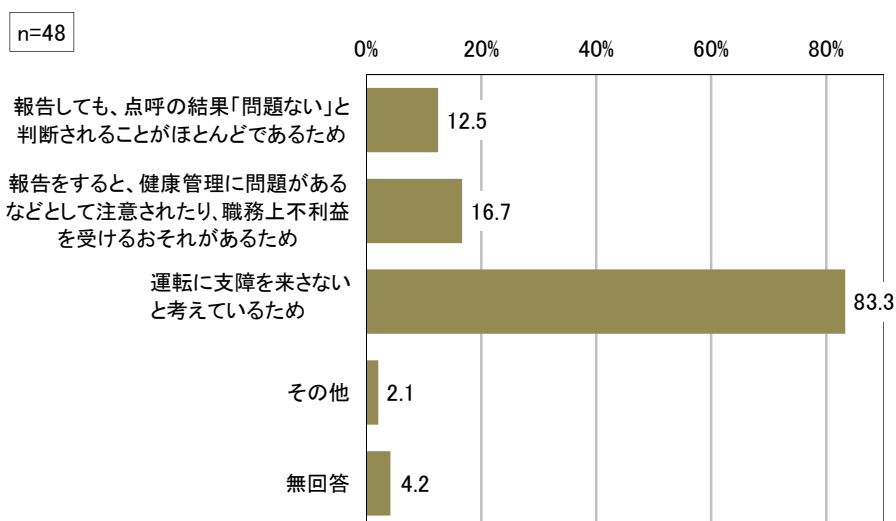
健康状態に不安を感じたとき、点呼の際に会社に報告しているかについて、73.0%の貸切バス運転者が「報告している」としており、8.9%が「報告しないことがある」としている。

< 図 63 健康状態の不安の報告 >



健康状態に不安を感じたにもかかわらず、「報告しないことがある」の理由としては、「運転に支障を来さないと考えているため」が83.3%、「報告をすると、健康管理に問題があるなどとして注意されたり、職務上不利益を受けるおそれがあるため」が16.7%、「報告しても、点呼の結果「問題ない」と判断されることがほとんどのため」が12.5%となっている。

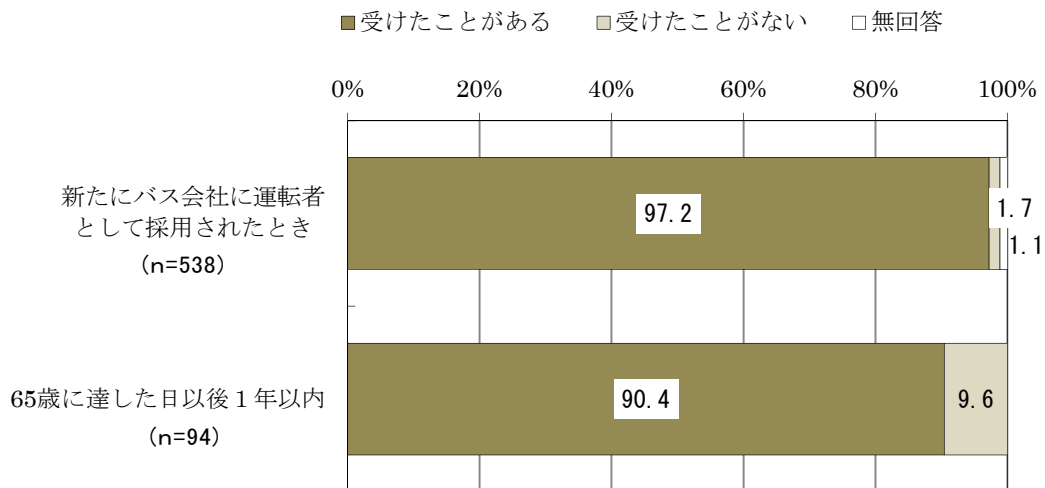
< 図 64 健康状態の不安を報告しない理由 >



## ク 適性診断

適性診断について、97.2%の貸切バス運転者が「新たにバス会社に運転者として採用されたときに受診した」としている。また、65歳以上の貸切バス運転者の90.4%が「65歳に達した日以後1年以内に受診した」としている。

< 図 65 適性診断の受診状況 >

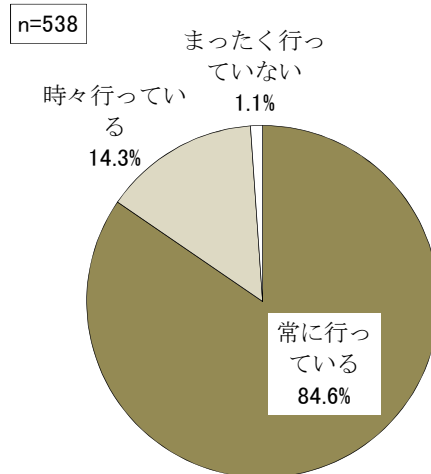




## ケ 乗客へのシートベルト着用の促し

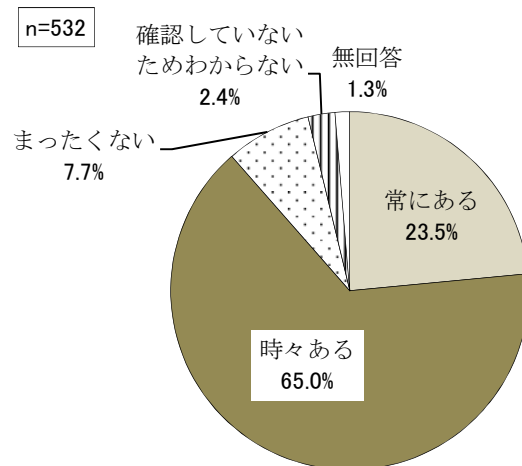
乗客に対する車内放送などによるシートベルトの着用の促しについては、「常に行っている」が84.6%、「時々行っている」が14.3%、「まったく行っていない」が1.1%となっている。

<図 66 乗客に対するシートベルト着用の促し>



シートベルト着用の促しを乗客に行っても着用してくれないことについては、「時々ある」が65.0%と最も多く、次いで、「常にある」が23.5%、「まったくない」が7.7%となっている。

<図 67 シートベルト着用の促しを乗客に行っても着用してくれないこと>



## コ その他

その他に、貸切バス運転者にあっては、貸切バス業界にみられる問題点や業界の健全な発展・活性化のために必要な対策などに係る主な意見・要望等として、次のようなことなどを挙げている。

- ・ 白バスをよく見かけるので、取り締まってほしい。
- ・ バス事業者は旅行者より立場が低いため、旅行者が無理な運行を提示してきても、それを引き受けなければならない。国による旅行者への指導や処分を強化してほしい。
- ・ 運賃が改正された後も格安料金で運行しているバス事業者がある。運賃を適正に収受しているかチェックしてほしい。