

貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視
結果報告書

平成 29 年 7 月

総務省行政評価局

前 書 き

貸切バス事業は、観光バスとしてのサービスのほか、団体輸送、イベント輸送等の様々なニーズに対応し、近年では、貸切バスを利用した格安の募集型企画旅行や、いわゆるツアーバス、インバウンド観光などの進展等、身近な輸送手段として、その利用者も内外に幅広いものとなっている。

総務省では、貸切バス事業について、「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」を実施し、平成 22 年 9 月に①行政処分の実効性の確保、交替運転者の配置基準の見直しなど貸切バス事業における安全確保対策の徹底、②届出運賃の収受実態の把握、公示運賃の検証・設定、③旅行者に対する指導の徹底などを内容とする勧告をしたところである。

その後、国土交通省において、①行政処分の基準の明確化、交替運転者の配置基準の見直し、②新たな運賃・料金制度の適用、③旅行者・貸切バス事業者間の契約における書面取引の義務化などの措置がなされ、安全確保のための取組が進められているところであるが、近年においても、平成 28 年 1 月に長野県軽井沢町で発生したスキーバス事故を始め、貸切バスによる重大事故が発生している。

この行政評価・監視は、以上のような状況を踏まえ、貸切バスの安全確保対策を推進する観点から、貸切バス事業者及び旅行者の法令遵守状況、これら事業者に対する指導・監督状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

目 次

第1 行政評価・監視の目的等	1
第2 行政評価・監視の結果	2
1 貸切バス事業の現状等	2
(1) 貸切バス事業の現状	2
(2) 調査対象とした貸切バス事業者	4
2 貸切バス事業者に対する監査等の徹底	17
(1) 貸切バス事業者における法令遵守の徹底	17
(2) 地方運輸局等による貸切バス事業者に対する監査の徹底等	63
(3) 利用者への安全情報の開示の推進	93
3 貸切バス事業者の法令遵守に係る旅行業者に対する指導等の徹底	105
(1) 貸切バス事業者の法令遵守に係る旅行業者の関与状況	105
(2) 貸切バス事業者から旅行業者への手数料等の支払状況	121
(3) 指導等に係る関係機関の連携確保	137
4 「ランドオペレーター」への新たな規制の実効性確保	149
(アンケート編)	166

目 次

1 貸切バス事業の現状等

図表 1-①	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）	5
図表 1-②	貸切バス事業の概況	6
図表 1-③	自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）（抜粋）	7
図表 1-④	バスの重大事故発生状況の推移	8
図表 1-⑤	バスの死者数及び重傷者数の推移	9
図表 1-⑥	貸切バスに関する安全等対策検討会報告（平成 19 年 10 月）（抜粋）	10
図表 1-⑦	「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要（抜粋）	11
図表 1-⑧	安全性評価の認定を受けた貸切バス事業者数	12
図表 1-⑨	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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	13
図表 1-⑩	調査対象とした貸切バス事業者の数	14
図表 1-⑪	日本バス協会への加入率	15
図表 1-⑫	安全性評価を受けている貸切バス事業者の割合	15
図表 1-⑬	平成 26 年から 28 年までの 3 年間に行政処分を受けた延べ事業者数及び行政処分件数	16
図表 1-⑭	平成 25 年度から 27 年度までの 3 か年度に発生した事故件数	16

2 貸切バス事業者に対する監査等の徹底

(1) 貸切バス事業者における法令遵守の徹底

図表 2-(1)-①	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）	28
図表 2-(1)-②	旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）	28
図表 2-(1)-③	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局総務課安全対策室長・旅客課長・技術安全部整備課長通知）（抜粋）	30
図表 2-(1)-④	旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項及び第 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示（平成 24 年国土交通省告示第 454 号）（抜粋）	30
図表 2-(1)-⑤	講習実施者一覧	31
図表 2-(1)-⑥	総合的な対策に基づく改正事項	32
図表 2-(1)-⑦	旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）	32
図表 2-(1)-⑧	旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示（平成 24 年国土交通省告示第 769 号）（抜粋）	34

図表 2-(1)-⑨	運転者の労働時間等に係る法令等	35
図表 2-(1)-⑩	交替運転者の配置基準に係る法令等	36
図表 2-(1)-⑪	道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）	37
図表 2-(1)-⑫	一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要 領について（平成 11 年 12 月 13 日付け自旅第 129 号国土交通省自動車局 長通知）（抜粋）	38
図表 2-(1)-⑬	各地方運輸局の公示運賃の下限額一覧	39
図表 2-(1)-⑭	要素別原価の調査の概要	40
図表 2-(1)-⑮	一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で締結する年間契約 等に対する取り扱いについて（平成 26 年 3 月 31 日付け国自旅第 628 号国 土交通省自動車局旅客課長通知）	40
図表 2-(1)-⑯	旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）	43
図表 2-(1)-⑰	運輸規則第 38 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づき旅客自動車運送事業者 が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成 13 年国 土交通省告示第 1676 号）（抜粋）	43
図表 2-(1)-⑱	運行管理者の選任が不適切となっている事例	45
図表 2-(1)-⑲	運行管理者講習を受講すべき期間内に受講していない事例	46
図表 2-(1)-⑳	運送引受書の記載事項ごとの記載漏れ件数	47
図表 2-(1)-㉑	改善基準告示違反の事業者及び運転者一覧	48
図表 2-(1)-㉒	改善基準告示違反がみられた事例のうち超過時間が最大のもの	50
図表 2-(1)-㉓	1 日の最長拘束時間	50
図表 2-(1)-㉔	最長連続運転時間	50
図表 2-(1)-㉕	改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別のヒヤリ・ハット体験等 の有無の分析	51
図表 2-(1)-㉖	契約先からの無理な要求に係るアンケート調査結果	51
図表 2-(1)-㉗	交替運転者の配置が必要な運行において配置していない貸切バス事業者 数等	52
図表 2-(1)-㉘	運送引受書等で運送契約の内容が確認できた運行における届出運賃の下 限額に対する收受運賃の割合別集計結果	52
図表 2-(1)-㉙	届出運賃の下限額の半分以下の收受運賃となっている事例	53
図表 2-(1)-㉚	下限割れの理由	53
図表 2-(1)-㉛	乗務記録等に基づいて推計した届出運賃の下限額に対する收受運賃の割 合別集計結果	54
図表 2-(1)-㉜	乗務記録等に基づいて推計した届出運賃の下限額の半分以下の收受運賃 となっている事例	55
図表 2-(1)-㉝	休憩時間を含んだ総走行時間で計算した届出運賃の下限額に対する收受 運賃の割合別集計結果	56
図表 2-(1)-㉞	休憩時間を含んだ総走行時間で計算すると下限割れだった可能性がある	

事例	57
図表 2-(1)-㉔ 一般貸切旅客自動車運送事業の運行における到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて（平成 28 年 7 月 1 日付け国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）（抜粋）	58
図表 2-(1)-㉕ 年間契約の内容を運輸局に届け出していない事例	59
図表 2-(1)-㉖ 取引依存度の高い旅行業者との運行における下限割れ事例	59
図表 2-(1)-㉗ 運送引受書等で運送契約の内容が確認できた運行における届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合の分布	60
図表 2-(1)-㉘ 平成 25 年度以降の軽油小売価格の推移	60
図表 2-(1)-㉙ 適性診断の実施が遅れていた事例	61
図表 2-(1)-㉚ その他の法令違反事業者数	62
(2) 地方運輸局等による貸切バス事業者に対する監査の徹底等	
図表 2-(2)-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）	70
図表 2-(2)-② 自動車運送事業等監査規則（昭和 30 年運輸省令第 70 号）（抜粋）	70
図表 2-(2)-③ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）	71
図表 2-(2)-④ 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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	72
図表 2-(2)-⑤ 一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）	72
図表 2-(2)-⑥ 一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 157 号・国自旅第 227 号・国自整第 220 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）	73
図表 2-(2)-⑦ 監査総合情報システムの概要	75
図表 2-(2)-⑧ 監査総合情報システムに係る予算額	75
図表 2-(2)-⑨ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）	76
図表 2-(2)-⑩ 旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて（平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 423 号・国自旅第 148 号・国自整第 146 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）（抜粋）	76
図表 2-(2)-⑪ 監査方針及び新監査方針における新規許可事業者に対する監査に係る規定	77
図表 2-(2)-⑫ 監査規則に定められた事項を記載した監査計画を定めていない事例	78

図表 2-(2)-⑬	行政処分件数及び再監査期間	81
図表 2-(2)-⑭	運輸支局における再監査が遅れた理由	82
図表 2-(2)-⑮	監査対象の選定等における監査総合情報システムの活用状況	83
図表 2-(2)-⑯	監査総合情報システムへの運行管理者講習受講者の情報入力作業等	85
図表 2-(2)-⑰	一般貸切旅客自動車運送適正化機関の巡回指導方針について（平成 29 年 3 月 31 日付け国自安第 272 号・国自旅第 425 号国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長通知）（抜粋）	86
図表 2-(2)-⑱	運輸支局における新規許可監査の実施時期の目安	88
図表 2-(2)-⑲	平成 26 年度及び 27 年度における貸切バス事業の新規許可件数及び新規許可監査の実施状況	89
図表 2-(2)-⑳	新規許可監査実施済事業者における運輸開始届出日等から新規許可監査までの日数	90
図表 2-(2)-㉑	新規許可監査を長期間実施していない理由	91
図表 2-(2)-㉒	自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知。平成 29 年 6 月 9 日改正）新旧対照表（抜粋）	92
図表 2-(2)-㉓	監査における適正化機関活用の概要	92

(3) 利用者への安全情報の開示の推進

図表 2-(3)-①	自動車運送事業者の行政処分情報検索（国土交通省ホームページ）（抜粋）	96
図表 2-(3)-②	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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	97
図表 2-(3)-③	企画旅行に関する広告の表示基準等について（平成 17 年 2 月 28 日付け国総旅振第 387 号国土交通省大臣官房総合観光政策審議官通知）（抜粋）	98
図表 2-(3)-④	旅客自動車運送事業等報告規則（昭和 39 年運輸省令第 21 号）（抜粋）	98
図表 2-(3)-⑤	一般貸切旅客自動車運送事業者安全情報報告書（様式）	99
図表 2-(3)-⑥	安全情報の公表項目	101
図表 2-(3)-⑦	旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第 1 項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項（平成 28 年国土交通省告示第 1089 号）	102
図表 2-(3)-⑧	旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）	103
図表 2-(3)-⑨	貸切バスに関する消費者意識調査について（平成 28 年 4 月 20 日消費者庁）（抜粋）	103
図表 2-(3)-⑩	安全情報における運転者の平均勤続年数	104
図表 2-(3)-⑪	国土交通省トップページからの安全情報の閲覧手順	104

3 貸切バス事業者の法令遵守に係る旅行業者に対する指導等の徹底

(1) 貸切バス事業者の法令遵守に係る旅行業者の関与状況

図表 3-(1)-①	旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号）（抜粋）	110
図表 3-(1)-②	高速ツアーバス等を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について（平成 24 年 6 月 29 日付け観観産第 132 号観光庁長官通知）（抜粋）	111
図表 3-(1)-③	旅行業法施行規則第 10 条第 10 号の規定に基づき観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務について（平成 24 年 6 月 29 日付け観観産第 133 号観光庁長官通知）（抜粋）	111
図表 3-(1)-④	道路運送法第 9 条の 2 第 1 項に規定する一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者）運行のバスを利用して旅行を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について（平成 28 年 10 月 31 日付け観観産第 411 号観光庁長官通知）（抜粋）	112
図表 3-(1)-⑤	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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	112
図表 3-(1)-⑥	「旅行業法第 19 条第 1 項に基づく旅行業者の不利益処分の基準について」の一部改正についての概要	112
図表 3-(1)-⑦	旅行業の登録制度の概要	113
図表 3-(1)-⑧	旅行業法施行令（昭和 46 年政令第 338 号）（抜粋）	113
図表 3-(1)-⑨	旅行業者等に対する立入検査実施方針（平成 25 年 3 月 11 日観光庁）（抜粋）	114
図表 3-(1)-⑩	旅行業者に対する集中的な立入検査の結果について（平成 28 年 4 月 11 日観光庁）	114
図表 3-(1)-⑪	運送引受書の記載事項ごとの記載漏れ件数	115
図表 3-(1)-⑫	運送引受書上で公示運賃の下限割れとなっている事例	116
図表 3-(1)-⑬	旅行業協会に加入していない旅行業者が制度を誤って解釈している事例	116
図表 3-(1)-⑭	最も取引が多い契約先別の契約先からの無理な要求の有無（貸切バス事業者に対するアンケート調査結果）	117
図表 3-(1)-⑮	運賃・料金下限割れが立入検査で指摘されていない事例	118
図表 3-(1)-⑯	軽井沢スキーバス事故後の重点検査に関する都道府県担当職員の主な意見	119
図表 3-(1)-⑰	今後の立入検査に関する都道府県担当職員の主な意見	120

(2) 貸切バス事業者から旅行業者への手数料等の支払状況

図表 3-(2)-①	私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）（抜粋）	127
図表 3-(2)-②	優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方（平成 22 年 11 月 30 日公正取引委員会）（抜粋）	128

図表 3-(2)-③	国土交通省による新運賃・料金制度等に関する調査の概要	129
図表 3-(2)-④	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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	129
図表 3-(2)-⑤	貸切バス事業者における手数料の支払状況	130
図表 3-(2)-⑥	貸切バス事業者が旅行者に支払っている手数料の率	130
図表 3-(2)-⑦	旅行者が貸切バス事業者から受領している手数料の率	130
図表 3-(2)-⑧	貸切バス事業の要素別原価の調査結果（関東運輸局）	131
図表 3-(2)-⑨	高い手数料率を求められた事例	132
図表 3-(2)-⑩	貸切バスの新たな運賃料金制度の Q & A（国土交通省）（抜粋）	132
図表 3-(2)-⑪	手数料を差し引いた運賃・料金の收受状況	133
図表 3-(2)-⑫	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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	133
図表 3-(2)-⑬	国土交通省による通報窓口及び第三者委員会の通報窓口	133
図表 3-(2)-⑭	行政指導に関する独占禁止法上の考え方（平成 6 年 6 月 30 日公正取引委員会。平成 22 年 1 月 1 日改正）（抜粋）	134
図表 3-(2)-⑮	国土交通省の通報窓口に関する主な意見	134
図表 3-(2)-⑯	貸切バスツアー適正取引推進委員会運営規則（案）（平成 28 年 8 月 30 日）（抜粋）	135
図表 3-(2)-⑰	国土交通省による通報窓口及び第三者委員会の通報窓口の実績（平成 28 年 8 月 30 日から 12 月 31 日まで）	135
図表 3-(2)-⑱	「貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内」（国土交通省ホームページ）（抜粋）	136

(3) 指導等に係る関係機関の連携確保

図表 3-(3)-①	地方運輸局から観光庁に対する通知	142
図表 3-(3)-②	「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反への関与が疑われる旅行者等の関係機関への通知について」の一部改正について（平成 26 年 7 月 1 日付け国自安第 43 号・国自旅第 71 号国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長通知）（抜粋）	142
図表 3-(3)-③	観光庁及び都道府県から国土交通省に対する通報	144
図表 3-(3)-④	旅行者等立入検査（通常検査）実施要領（平成 21 年 1 月 15 日観光庁。平成 21 年 3 月 31 日改正）（抜粋）	145
図表 3-(3)-⑤	旅行者への立入検査（重点検査）の実施にかかる実施要領等について（補足説明 1）（平成 28 年 1 月 29 日付け観光庁観光産業課事務連絡）（抜粋）	145
図表 3-(3)-⑥	観光庁等からの運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて（平成 28 年 6 月 1 日付け国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長事務連絡）（抜粋）	145

図表 3-(3)-⑦ 貸切バス事業者の運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて（平成 27 年 5 月 28 日付け国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長事務連絡）（抜粋）	146
図表 3-(3)-⑧ 地方運輸局から観光庁に対する通知実績	146
図表 3-(3)-⑨ 地方運輸局が観光庁に通知した実績がない理由	146
図表 3-(3)-⑩ 地方運輸局から観光庁への通知に対する行政処分の実績	147
図表 3-(3)-⑪ 軽井沢スキーバス事故後の重点検査における地方運輸局（観光部）から国土交通省に対する通報実績	147
図表 3-(3)-⑫ 軽井沢スキーバス事故後の重点検査における都道府県から地方運輸局（観光部）に対する通報実績	148

4 「ランドオペレーター」への新たな規制の実効性確保

図表 4-① 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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）	150
図表 4-② 規制改革実施計画（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）（抜粋）	150
図表 4-③ 旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号。平成 29 年 5 月 26 日改正）（抜粋）	151
図表 4-④ ランドオペレーター規制の概要	152

第1 行政評価・監視の目的等

1 目的

この行政評価・監視は、貸切バスの安全確保対策を推進する観点から、貸切バス事業者及び旅行業者の法令遵守状況、これら事業者に対する指導・監督状況等を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

2 対象機関

(1) 調査対象機関

国土交通省、厚生労働省、公正取引委員会、消費者庁

(2) 関連調査等対象機関

都道府県(14)、貸切バス事業者(72)、旅行業者(28)、関係団体等

3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局 7局（北海道、東北、関東、中部、近畿、中国四国、九州）

行政評価事務所 9事務所（福島、茨城、神奈川、山梨、静岡、奈良、岡山、佐賀、熊本）

4 実施時期

平成28年4月～29年7月

第 2 行政評価・監視の結果

1 貸切バス事業の現状等

貸切バス事業の現状等	説明図表番号
<p>(1) 貸切バス事業の現状</p> <p>貸切バス事業は、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）に基づく一般貸切旅客自動車運送事業として位置付けられており、観光輸送としてのサービスのほか、団体輸送、イベント輸送等の様々なニーズに対応し、身近な輸送手段として、国民に広く利用されている。</p> <p>ア 事業者数及び保有車両数</p> <p>平成 11 年 5 月の道路運送法改正（平成 12 年 2 月施行）により、需給調整規制が廃止され、貸切バス事業は、免許制から許可制（輸送の安全、事業の適切性等を確保する観点から定めた一定の基準に適合していれば事業への参入を認める。）に移行された。</p> <p>これにより新規参入が容易となったことから、貸切バス事業者の数は、平成 11 年度の 2,336 事業者から 24 年度には 4,536 事業者（対 11 年度比 194.2%）まで増加したが、その後は微減し、27 年度には 4,508 事業者（同 193.0%）となっている。</p> <p>一方、保有車両数は、平成 11 年度の 3 万 7,661 台から 24 年度の 4 万 8,135 台（対 11 年度比 127.8%）へと増加し、引き続き 27 年度で 5 万 182 台（同 133.2%）まで増加しているが、その増加率は、同時期の事業者数のそれに比べて、低くなっている。</p> <p>また、1 事業者当たりの保有車両数をみると、平成 11 年度には 16.1 台であったものが 27 年度には 11.1 台（同 68.9%）へと減少しており、小規模な貸切バス事業者が増加していることがうかがわれる。</p> <p>イ 輸送人員及び営業収入</p> <p>貸切バスの輸送人員は、平成 11 年度には 2 億 5,161 万人であったものが 27 年度は 2 億 9,534 万人となっている。</p> <p>これを 1 事業者当たりで見ると、平成 11 年度には約 10 万 8,000 人であったものが、27 年度には約 6 万 6,000 人（同 61.1%）に減少している。</p> <p>次に、実働日車当たりの営業収入額の経年推移をみると、平成 11 年度に 8 万 519 円であったものが、23 年度は 6 万 2,129 円（同 72.0%）まで減少したが、近年は増加傾向がみられ、26 年度は 6 万 9,725 円（同 80.8%）、27 年度は 8 万 1,955 円（同 95.0%）となっている。この背景には、平成 26 年度から導入された新運賃・料金制度の影響があるものと考えられる（新運賃・料金制度については、後述 2(1)才参照）が、貸切バス事業者は、依然として</p>	<p>図表 1-①</p> <p>図表 1-②</p> <p>図表 1-② (再掲)</p>

厳しい経営環境に置かれていると考えられる。

ウ 貸切バスに係る事故

貸切バスに係る重大事故（注）の報告件数は、平成 18 年から 27 年までの 10 年間では、300 件前後で推移しており、最も少なかった 21 年が 274 件、最も多かった 25 年が 356 件であった。

また、貸切バスに係る事故による死者数は、平成 18 年から 27 年までの 10 年間で、最も少なかった 27 年が 10 人、最も多かった 23 年が 27 人であった。

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では、高速ツアーバスが乗客 45 人を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、7 人が死亡し、38 人が重軽傷を負った。この事故を受けて、国土交通省は、「バス事業のあり方検討会」を設置し、「バス事業のあり方検討会」報告書（平成 25 年 4 月 2 日）を取りまとめ、これに基づき、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を平成 25 年度、26 年度にわたって実施することとした。

これにより、平成 25 年 7 月末をもって貸切バス事業者による高速ツアーバスは廃止され、新高速乗合バスに一本化されたほか、25 年 8 月から過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化、26 年度から安全コストを反映した新たな運賃・料金制度への移行などの取組がなされた。

しかしながら、これらの取組にもかかわらず、平成 28 年 1 月 15 日に軽井沢スキーバス事故が発生し、乗員乗客 15 人（乗客 13 人、乗員 2 人）が死亡、乗客 26 人が重軽傷を負った。

国土交通省では、平成 28 年 1 月 22 日に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、「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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会。以下「総合的な対策」という。）を取りまとめた。

（注）自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）第 2 条で定める事故をいう。平成 17 年 2 月に報告対象の事故の範囲が拡大された。

エ 業界団体における取組

公益社団法人日本バス協会（以下「日本バス協会」という。）は、貸切バス事業者、一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「乗合バス事業者」という。）等を会員とし、会員に対する制度の周知や、貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づく評価（以下「安全性評価」という。）等を実施している。

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、平成 19 年 2 月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故を契機として国土交通省が設置した「貸切バスに関する安全等対策検討会」が同年 10 月に取りまとめた報告書の提言を受けて、日本バス協会を実施主体として平成 23 年度から運用されている。

日本バス協会は、①安全性に対する取組状況、②事故及び行政処分の状況及び③運輸安全マネジメントの取組状況について、書面及び訪問審査を行い、日本バ

図表 1-③

図表 1-④

図表 1-⑤

図表 1-⑥

図表 1-⑦

<p>ス協会に設置した学識経験者、有識者、国土交通省及び日本バス協会により構成する貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催し、安全性評価の認定を行っている。評価認定の更新回数及び評価点数に応じ、一ツ星、二ツ星及び三ツ星の3種類の認定種別がある。</p>	
<p>安全性評価の認定を受けた事業者数は、平成23年度の228事業者から年々増加し、28年度は1,050事業者となっている。</p>	図表1-⑧
<p>また、総合的な対策において、日本バス協会は、会員に対する巡回指導の実施、取引関係の適正化に資する通報対応組織（第三者委員会）の旅行業の業界団体との共同設置、ICTシステム（旅行者との契約業務の電子化、運行指示書の作成等の運行管理業務を自動化する共通ソフト等）の構築等を行うよう求められている。</p>	図表1-⑨
<p>(2) 調査対象とした貸切バス事業者</p>	
<p>本調査では、調査対象16都道府県において、原則として、大型バス保有台数10台未満の事業者3事業者、10台以上の事業者2事業者、計5事業者（注）の貸切バス事業者を選定することとし、その結果、合計72事業者に対し調査を実施した。これらの72事業者の概況は、次のとおりとなっている。</p>	図表1-⑩
<p>① 日本バス協会の会員は、57事業者（79.2%）となっている（全国の事業者4,508事業者のうち、日本バス協会の会員は、平成28年8月現在2,269事業者（50.3%））。</p>	図表1-⑪
<p>② 安全性評価の認定を受けているものは、平成29年1月現在、45事業者（62.5%）であり、これらのうち、一ツ星認定は19事業者、二ツ星認定は9事業者、三ツ星認定は17事業者となっている（全国の事業者のうち、安全性評価の認定を受けているものは1,016事業者（22.5%））。これらのうち、一ツ星認定は543事業者、二ツ星認定は184事業者、三ツ星認定は289事業者）。</p>	図表1-⑫
<p>③ 平成26年から28年までの3年間に延べ48事業者が計60件の行政処分を受けている（全国の事業者では、同期間に延べ1,055事業者が計1,330件の行政処分を受けている。）。</p>	図表1-⑬
<p>④ 平成25年度から27年度までの3年間に、22事業者計58件の事故が発生している（全国の事業者では、同期間に537事業者計903件の事故が発生している。）。</p>	図表1-⑭
<p>⑤ 平成27年度における貸切バス事業の経常収支は、黒字が66事業者、赤字が3事業者となっている（残りの3事業者は調査時点で不明又は無回答であった。）。</p>	
<p>（注）貸切バス事業者数が少ない奈良県については3事業者、佐賀県については2事業者を選定した。</p>	

図表 1-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（種類）

第 3 条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
 - イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
- 二 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

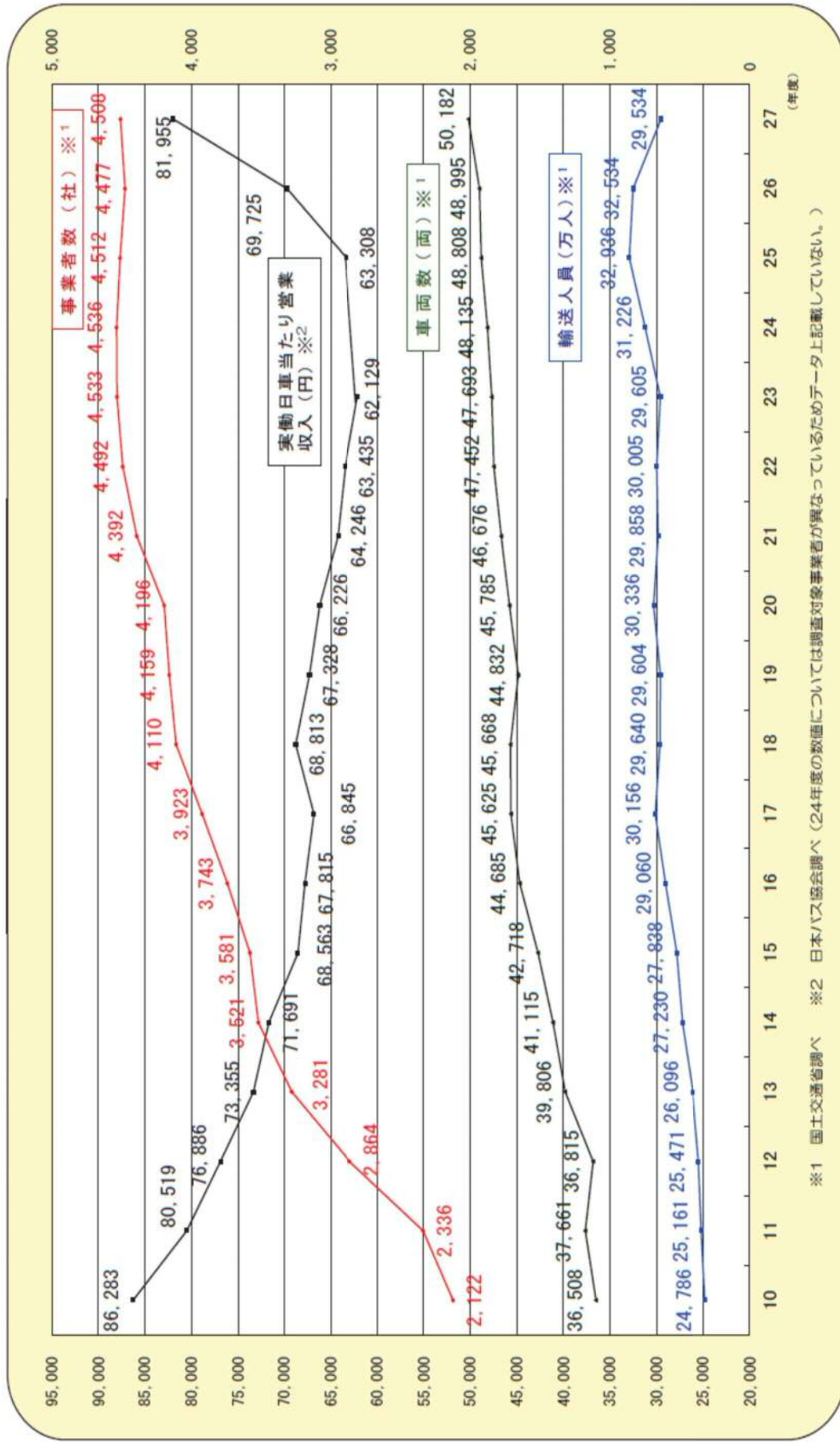
（一般旅客自動車運送事業の許可）

第 4 条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（注）下線は当省が付した。

図表 1-② 貸切バス事業の概況



※1 国土交通省調べ ※2 日本バス協会調べ (24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。)

(注) 国土交通省の資料による。

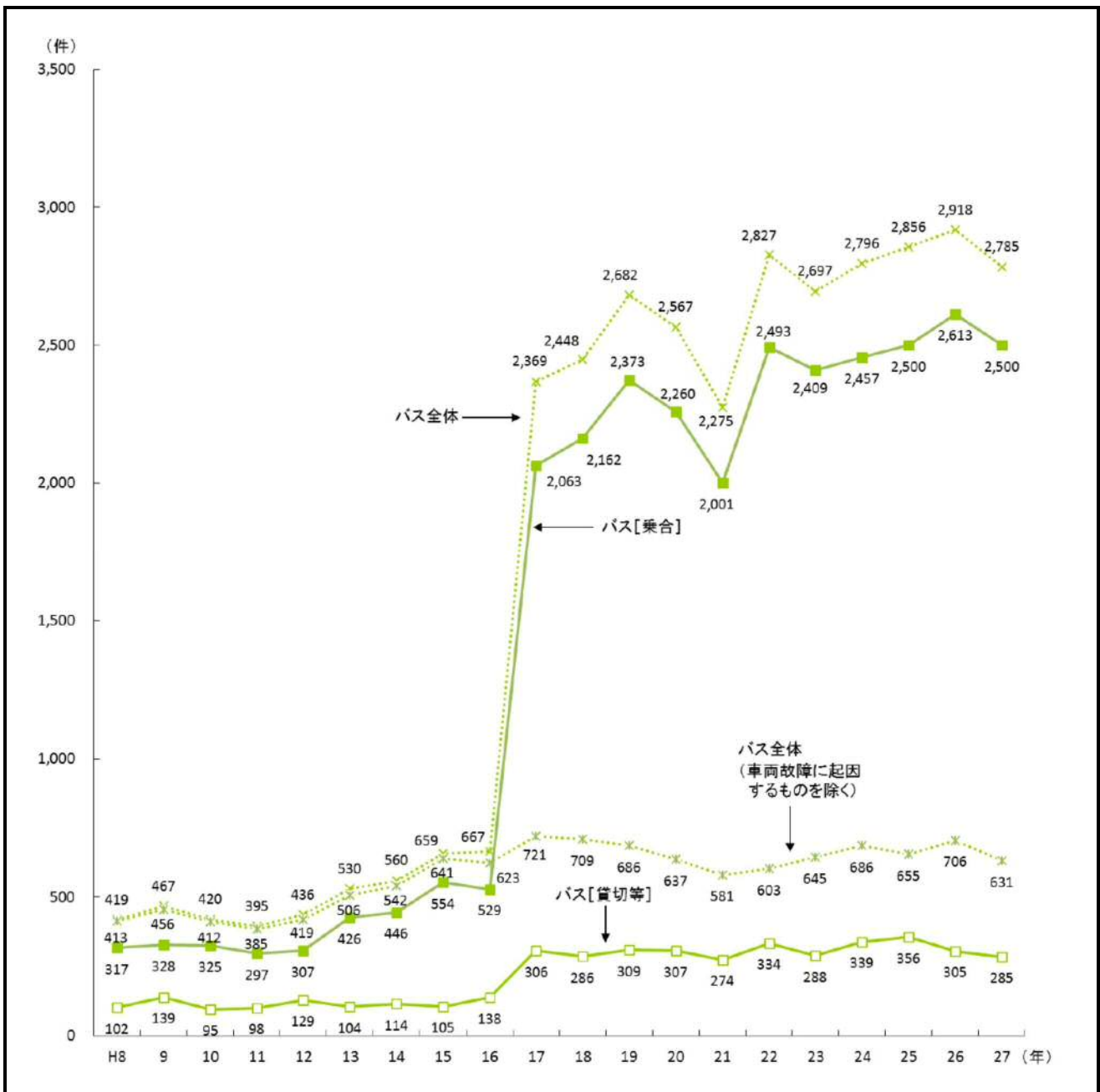
図表 1-③ 自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）（抜粋）

（定義）

第 2 条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

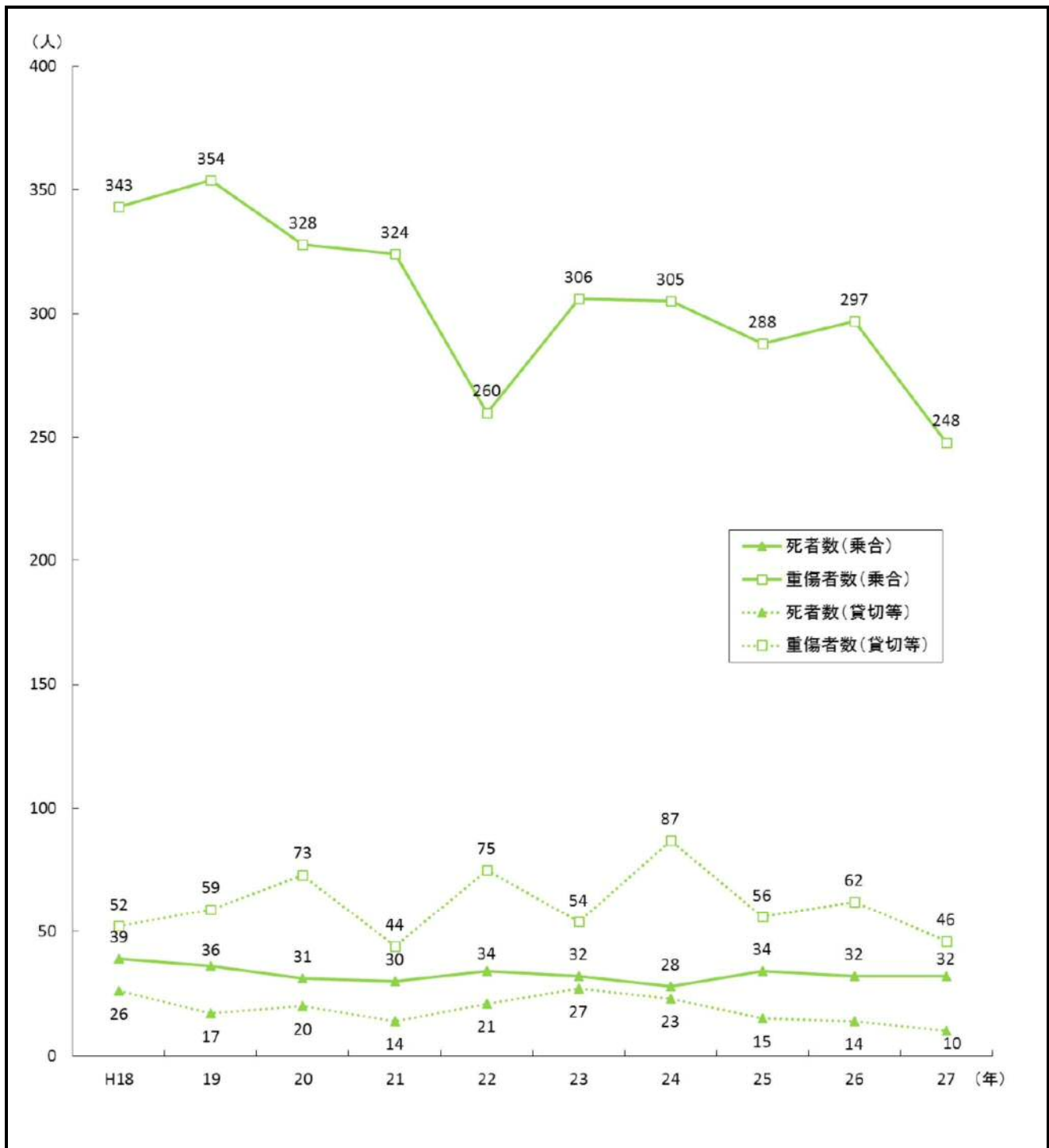
- 一 自動車が転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
- 二 十台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- 三 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号又は第三号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
- 四 十人以上の負傷者を生じたもの
- 五 自動車に積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの
イ～ト （略）
- 六 自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- 七 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第五条第四号に掲げる傷害が生じたもの
- 八 酒気帯び運転（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第六十五条第一項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）、無免許運転（同法第六十四条の規定に違反する行為をいう。）、大型自動車等無資格運転（同法第八十五条第五項から第九項までの規定に違反する行為をいう。）又は麻薬等運転（同法第一百七条の二第三号の罪に当たる行為をいう。）を伴うもの
- 九 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
- 十 救護義務違反（道路交通法第一百七条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があったもの
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十一条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの
- 十二 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）
- 十三 橋脚、架線その他の鉄道施設（鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第八条第一項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道施設を含む。）を損傷し、三時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの
- 十四 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項に規定する高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の四に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、三時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣（主として指定都道府県等（道路運送法施行令（昭和二十六年政令第二百五十号）第四条第一項の指定都道府県等をいう。以下同じ。）の区域内において行われる自家用有償旅客運送に係るものの場合にあっては、当該指定都道府県等の長）が特に必要と認めて報告を指示したもの

図表 1-④ バスの重大事故発生状況の推移



(注) 国土交通省の資料(自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全に関わる情報)(平成27年))による。

図表 1-⑤ バスの死者数及び重傷者数の推移



(注) 国土交通省の資料(自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全に関わる情報)(平成27年))による。

図表 1-⑥ 貸切バスに関する安全等対策検討会報告（平成 19 年 10 月）（抜粋）

IV. 安全の確保、質の向上に向けて

2. 貸切バス事業者の質を向上させるための方策について

(1) 貸切バス事業者を選択できる仕組みの構築（事業者評価の実施）

《問題点》

- ・ 安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明。
- ・ 旅行者との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もあるとの指摘。
- ・ 事業者の安全に対する取り組みについて情報提供していくことは、旅行者、利用者が優良なバス事業者を選択できるとともに、事業者の安全・安心や環境に対する取り組みを推進する上で有効。

《対応》

- 国土交通省において、事業者の安全等に対する取組み状況について、評価・公表する仕組みを検討。また、本制度の構築に合わせて、ツアーのパンフレット等へバス事業者の安全情報等を記載することについて検討【1年～2年以内】

図表 1-⑦ 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要（抜粋）

〔初回申請の場合〕

① 60 点以上で一ツ星の認定となります（★）。

※ 初回申請の場合、認定種別は全て一ツ星となります。初回から二ツ星・三ツ星の取得はできません。

〔更新申請の場合（現在一ツ星を取得している場合）〕

① 60 点以上 79 点以下の場合は一ツ星の継続となります（★）。

② 80 点以上で二ツ星の認定となります（★★）。三ツ星の取得はできません。

〔更新申請の場合（現在二ツ星を取得している場合）〕

① 60 点以上 79 点以下の場合は一ツ星の認定となります（★）。

② 80 点以上で三ツ星の認定となります（★★★）。

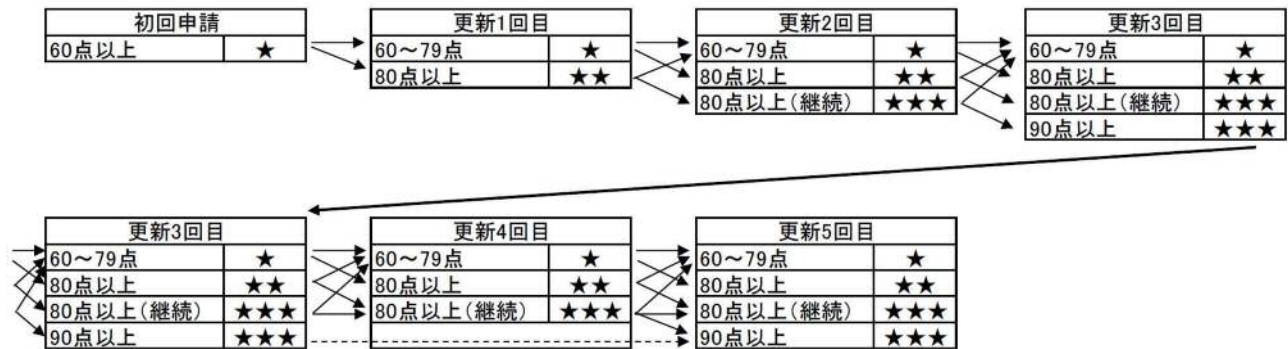
※ 二ツ星の認定が継続されることはありません。

〔更新申請の場合（現在三ツ星を取得している場合）〕

① 60 点以上 79 点以下の場合は一ツ星の認定となります（★）。

② 80 点以上で三ツ星の更新となります（★★★）。

③ 90 点以上で三ツ星の更新をした場合は、次回の申請は 4 年後となります（★★★）。



更新は 2 年に 1 回

※ ただし、三ツ星認定事業者が更新で 90 点以上を得点した場合は次回の申請を免除し、次々回の申請とする。

注 1：認定の取り消しを受けた事業者、又は更新申請をしなかった認定事業者が再度申請する場合は、初回申請として扱います。

注 2：認定期間を継続するには 2 年に 1 回の更新申請が必要です。

注 3：三ツ星認定事業者が更新で 90 点以上を得点した場合は次回の更新を免除し、次々回の申請となります。

図表 1-⑧ 安全性評価の認定を受けた貸切バス事業者数

(単位：事業者)

年 度	平成 23	24	25	26	27	28
前年度認定事業者数		214	208	318	305	502
当年度認定事業者数	228	210	327	309	474	548
合 計 (A)	228	424	535	627	779	1,050
うち、一ツ星	228	424	341	301	380	565
うち、二ツ星			194	326	219	195
うち、三ツ星					180	290
全国の貸切バス事業者数(B)	4,533	4,536	4,512	4,477	4,508	—
うち、日本バス協会会員数(C)	2,134	2,119	2,137	2,165	2,178	2,269
A/B	5.0%	9.3%	11.7%	14.0%	17.3%	—
A/C	10.7%	20.0%	24.8%	29.0%	35.8%	46.3%

(注) 1 当省の調査結果による。

2 平成 28 年度の全国の貸切バス事業者数は、未集計のため「—」とした。

図表 1-⑨ 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 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

(3) 監査等の実効性の向上		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 国の監査・審査業務の見直し		
①から③まで	(略)	(略)
2. 事業者団体の自浄作用の強化		
④ 監査におけるバス事業者団体の活用	業界が自立的に安全を確保するよう、事業者団体としてのバス協会は、全ての会員事業者に対して巡回指導を実施する。	平成 28 年秋以降
⑤ バス事業者団体への加入の促進	日本バス協会に、中小会員の意見を集約する組織を設置する。	平成 29 年春まで
	セーフティバス認定の審査費用について会員メリットを拡大するとともに、認定後のフォローアップを通じたさらなる安全性向上、認定に応じた巡回指導のあり方について検討し、早急に結論を得る。	平成 29 年春まで
	バス協会において ICT システム（旅行者との契約業務の電子化、運行指示書の作成等の運行管理業務を自動化する共通ソフト等）を構築し、希望する会員事業者が廉価で使用できる仕組みについて道筋をつける。	平成 29 年春まで
3. 民間指定機関による適正化事業の活用		
⑥ 監査における民間団体等の活用	(略)	(略)
	業界が自立的に安全を確保するよう、事業者団体としてのバス協会は、全ての会員事業者に対して巡回指導を実施する。【再掲】	平成 28 年秋以降
(4) 旅行者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
①から④まで	(略)	(略)
⑤ 専門家による手数料等のチェックや是正指導が可能となる体制の整備	旅行者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する。業界団体は、不適切な取引の自主的な是正を図るほか、法令違反の可能性が高い場合には行政庁や公正取引委員会へ通知する。	平成 28 年夏まで
⑥・⑦	(略)	(略)
2・3 (略)		

図表 1-⑩ 調査対象とした貸切バス事業者の数

(単位：事業者)

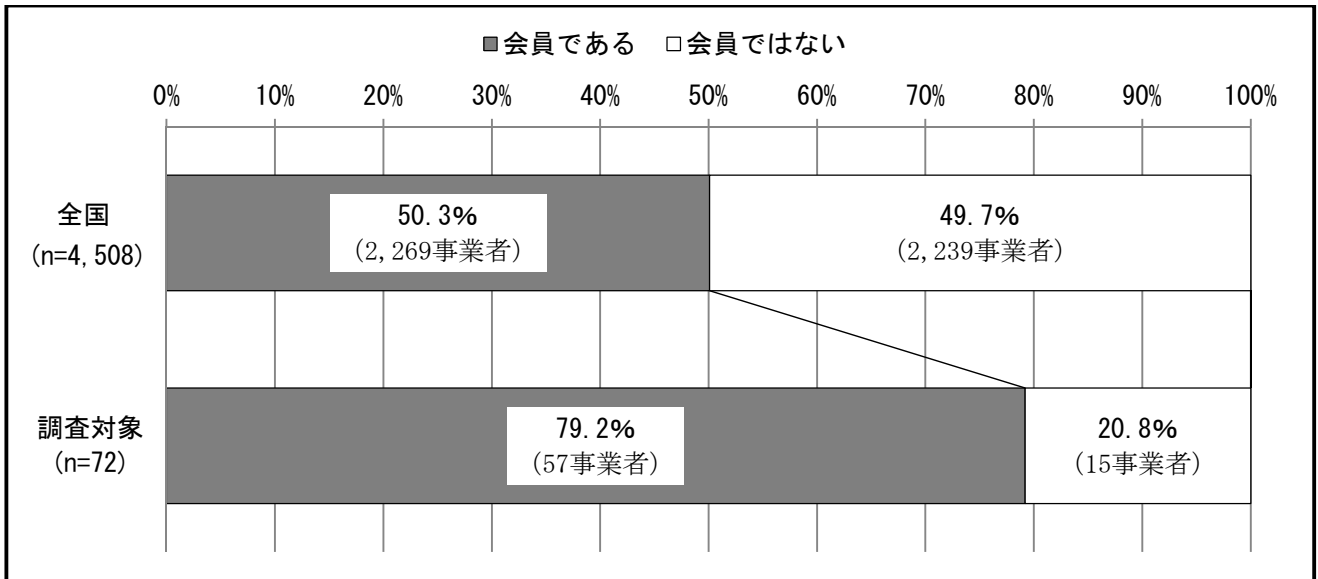
都道府県	10 台未満	10 台以上	合計
北海道	3	2	5
宮城県	3	2	5
福島県	3	2	5
茨城県	1	1	2
東京都	2	3	5
神奈川県	3	2	5
山梨県	3	2	5
静岡県	3	2	5
愛知県	3	2	5
大阪府	3	2	5
奈良県	1	2	3
岡山県	3	2	5
広島県	3	2	5
福岡県	3	2	5
佐賀県	1	1	2
熊本県	3	2	5
合計	41	31	72

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「10 台未満」は、大型バスの保有台数が 10 台未満である貸切バス事業者を指す。

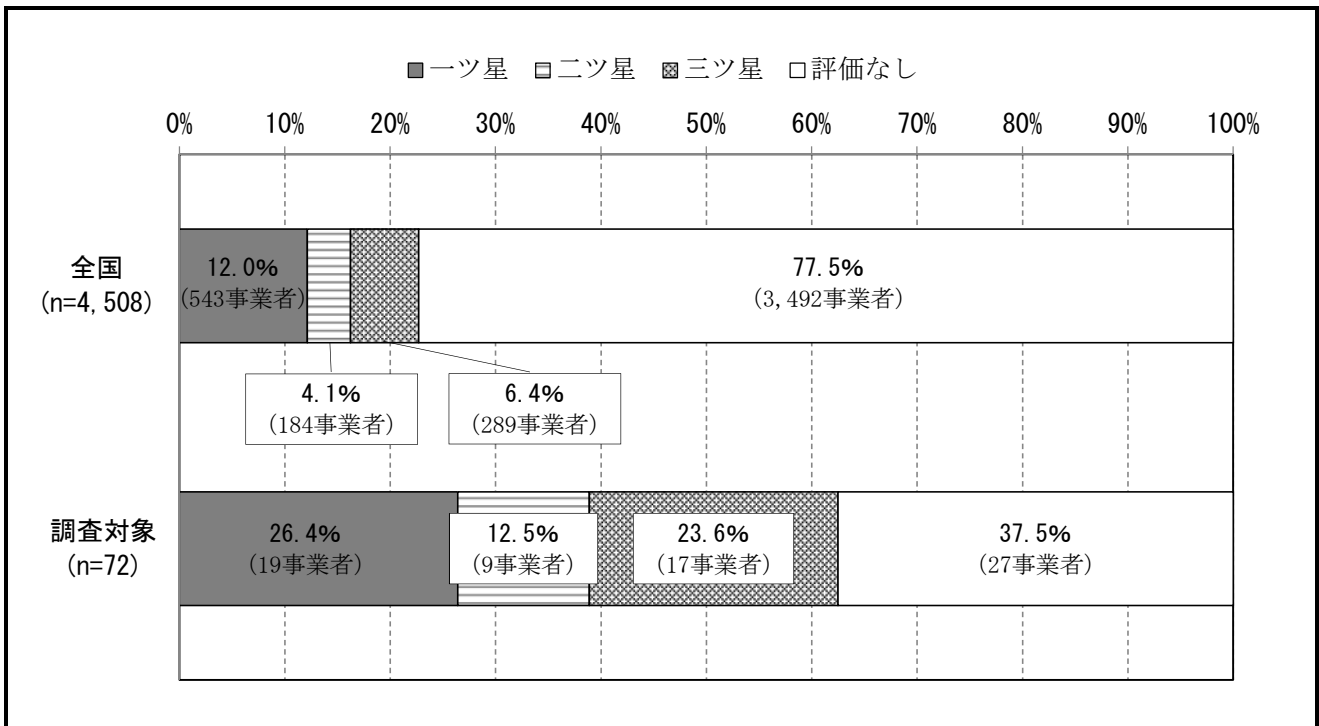
3 「10 台以上」は、大型バスの保有台数が 10 台以上である貸切バス事業者を指す。

図表 1-⑪ 日本バス協会への加入率



- (注) 1 国土交通省の資料等に基づき、当省が作成した。
 2 上段は全国の貸切バス事業者、下段は調査対象の貸切バス事業者である。
 3 全国の貸切バス事業者数は、平成 27 年度時点のものであり、国土交通省の資料による。
 4 全国の日本バス協会の会員数は、平成 28 年 8 月時点のものであり、日本バス協会の資料による。
 5 全国の会員ではない事業者数は、貸切バス事業者数から会員数を差し引いて導出した推計値である。
 6 調査対象の貸切バス事業者については、平成 28 年 4 月時点のものである。

図表 1-⑫ 安全性評価を受けている貸切バス事業者の割合



- (注) 1 国土交通省の資料等に基づき、当省が作成した。
 2 上段は全国の貸切バス事業者、下段は調査対象の貸切バス事業者である。
 3 全国及び調査対象の貸切バス事業者数は、平成 27 年度時点のものであり、国土交通省の資料による。
 4 全国の安全性評価を受けている貸切バス事業者数は、平成 29 年 1 月 19 日時点のものであり、日本バス協会の資料による。
 5 全国の安全性評価を受けていない事業者数は、貸切バス事業者数から評価を受けている事業者数を差し引いて導出した推計値である。

図表 1-⑬ 平成 26 年から 28 年までの 3 年間に行政処分を受けた延べ事業者数及び行政処分件数

	全国の貸切バス事業者		調査対象の貸切バス事業者	
	延べ事業者数	行政処分件数	延べ事業者数	行政処分件数
平成 26 年	331 事業者	411 件	15 事業者	18 件
27	261 事業者	337 件	21 事業者	27 件
28	463 事業者	582 件	12 事業者	15 件
合計	1,055 事業者	1,330 件	48 事業者	60 件

(注) 当省の調査結果による。

図表 1-⑭ 平成 25 年度から 27 年度までの 3 か年度に発生した事故件数

	全国の貸切バス事業者	調査対象の貸切バス事業者
平成 25 年度	320 件	24 件
26	293 件	18 件
27	290 件	16 件
合計	903 件	58 件

(注) 当省の調査結果による。

2 貸切バス事業者に対する監査等の徹底

(1) 貸切バス事業者における法令遵守の徹底

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送法等に基づき、安全運行等に係る事項の遵守が義務付けられており、主な事項は次のとおりとなっている。</p> <p>ア 運行管理者の選任等</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送法第 23 条第 1 項及び第 3 項に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならないとされ、選任又は解任したときは、国土交通大臣に届け出なければならないとされている。運行管理者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。）第 48 条第 1 項に基づき、運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を行わなければならないとされている。</p> <p>「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。以下「解釈運用通達」という。）に基づき、貸切バス事業者においては、事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は運転業務に従事せず、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時速やかに運行の中止等の判断、指示等を行える体制を整備しなければならないこととされている。</p> <p>また、貸切バス事業者は、運輸規則第 48 条の 4 及び「旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項及び第 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示」（平成 24 年国土交通省告示第 454 号）に基づき、運行管理者として新たに選任した者に対しては、選任届出をした日の属する年度の末日までに、最後に国土交通大臣が認定する講習を受講した日の属する年度の翌年度の末日を経過した運行管理者に対しては、翌々年度の末日までに、それぞれ講習（以下「運行管理者講習」という。）を受けさせなければならないとされている。国土交通省は、運行管理者講習の実施者として、独立行政法人自動車事故対策機構（以下「NASSVA」という。）のほか、平成 29 年 4 月 1 日現在、85 事業者を認定している。</p> <p>なお、総合的な対策に基づき、平成 29 年 12 月 1 日から、営業所ごとの運行管理者の必要選任数を、最低一人から最低二人に増加させることとしている。</p> <p>イ 運送引受書の作成</p>	<p></p> <p>図表 2-(1)-①</p> <p>図表 2-(1)-②</p> <p>図表 2-(1)-③</p> <p>図表 2-(1)-② (再掲)</p> <p>図表 2-(1)-④</p> <p>図表 2-(1)-⑤</p> <p>図表 2-(1)-⑥</p>

<p>貸切バス事業者は、運輸規則第7条の2に基づき、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、運送引受書を交付しなければならないとされている。運送引受書は、輸送の安全確保とその前提となる法令遵守・取引内容の明確化等を目的として作成されるものである。その記載事項は、運輸規則第7条の2及び「旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示」(平成24年国土交通省告示第769号。以下「運送引受書記載事項告示」という。)で定められており、①運行の開始及び終了の地点及び日時、②運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時、③乗務員の休憩地点及び休憩時間、④乗務員の運転又は業務の交替の地点、⑤運賃及び料金の額、⑥交替運転者を配置しない場合には、その理由等を記載することとされている。</p>	<p>図表 2-(1)-⑦</p>
<p>なお、総合的な対策に基づき、実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化の観点から、運送引受書記載事項告示が改正され、平成28年11月から、記載事項に届出運賃に基づく運賃・料金の上限・下限額が追加された。</p>	<p>図表 2-(1)-⑧</p>
<p>ウ 運転者の労働時間等に係る基準</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第21条第1項に基づき、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならないとされている。</p> <p>国土交通大臣が告示で定める運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準は、「旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」(平成13年国土交通省告示第1675号)において、労働省(現厚生労働省)が定めた「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。)とされている。</p> <p>改善基準告示においては、①運転者の拘束時間は1日当たり原則として13時間(最大16時間)を限度とする、②1日15時間を超える拘束時間の回数は1週間当たり2回を限度とする、③1週間当たりの拘束時間は原則として65時間(最大71.5時間)を限度とする、④連続運転時間は4時間を限度とする、⑤2日平均の運転時間は1日当たり9時間を限度とするなどとされている。</p>	<p>図表 2-(1)-⑨</p>
<p>エ 交替運転者の配置基準</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第21条第6項に基づき、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合で、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならないとされている。</p> <p>具体的には、解釈運用通達の「第21条過労防止等」の「(6) 交替運転者の</p>	<p>図表 2-(1)-⑩</p>

配置（第 6 項）」において、改善基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合のほか、昼間ワンマン運行の一運行については、①運転時間が運行指示書上、10 時間を超える場合、②実車距離が 600km を超える場合、夜間ワンマン運行の一運行については、①運転時間が運行指示書上、9 時間を超える場合、②実車距離が 500km を超える場合などには、あらかじめ、交替運転者を配置しておかなければならないとされている。

ただし、国土交通省は、監査において、交替運転者の配置基準に違反しているか否かについては、運行指示書では基準を超過していない場合であっても、実際の運行の乗務記録やデジタルタコグラフ等も確認し、超過している場合は違反とするなど、複合的に判断するとしている。

また、同項の「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」の「乗務中の体調報告」において、1 日の乗務の合計実車距離が 500km を超えるワンマン運行を行う場合は、当該運行の実車距離 100km から 500km までの間に、運転者は所属する営業所の運行管理者等に電話等で連絡し、体調報告を行い、当該運行管理者等はその結果を記録し、かつ、その記録を保存しなければならないとされている。

オ 適正運賃・料金の收受

貸切バス事業者は、道路運送法第 9 条の 2 第 1 項に基づき、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならないとされている。

これに対し、国土交通大臣は、道路運送法第 9 条の 2 第 2 項に基づき、当該運賃・料金が社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがある場合や、事業者間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合は、これを変更するよう命ずることができるとされている。

各地方運輸局は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」（平成 11 年 12 月 13 日付け自旅第 129 号国土交通省自動車交通局長通知。以下「公示運賃処理要領」という。）に基づき、変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲（以下「公示運賃」という。）を定め、これを公示している（注）。

（注）地方運輸局の審査を経て公示運賃の範囲外の運賃・料金を届け出た貸切バス事業者は、平成 27 年 8 月 27 日現在、75 事業者であり、全国の貸切バス事業者の約 2% 程度である。

公示運賃制度は、関越道高速ツアーバス事故の発生を受けて見直しが行われ、従来の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」及び「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「時間・キロ併用制運賃」に一本化され（新運賃・料金制度）、平成 26 年 4 月から適用されている。

新運賃・料金制度への移行に際し、各地方運輸局においては、平成 25 年 7

図表 2-(1)-⑪

図表 2-(1)-⑫

図表 2-(1)-⑬

図表 2-(1)-⑭

<p>月に「貸切バス事業の要素別原価の調査」を実施し集計・算定した額と、国土交通省本省が算定した安全コストの合計額を基準額とし、基準額について上限30%、下限10%を乗じて10円単位に四捨五入した額を公示運賃としている。</p> <p>また、「一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて」（平成26年3月31日付け国自旅第628号国土交通省自動車局旅客課長通知。以下「年間契約通知」という。）に基づく年間契約を締結した場合、年間契約の運賃・料金の計算上の実働日数の1.4倍以内までの日数であれば、年間契約の運賃・料金で運行できることとされているため、最大で約3割程度の割引が可能である。年間契約を締結した場合、1契約ごとに道路運送法第9条の2第1項の規定に基づく運賃及び料金の設定届出書に年間契約書を添付し提出することとされている。</p>	<p>図表 2-(1)-⑮</p>
<p>カ 運転者に対する適性診断の実施・指導</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第38条第2項等に基づき、運転者のうち、死者又は負傷者が生じた事故を引き起こした者、運転者として新たに雇い入れた者（以下「初任者」という。）及び65歳以上の高齢者に対して、国土交通省が認定する適性診断を受けさせなければならないとされている。</p> <p>適性診断の内容等は、「運輸規則第38条第1項及び第2項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成13年国土交通省告示第1676号。以下「指導監督指針」という。）に定められており、①初任者については、事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させること、②国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断（以下「適齢診断」という。）を65歳に達した日以後1年以内（65歳以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後75歳に達するまでは3年以内ごとに1回受診させ、75歳に達した日以後1年以内（75歳以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させることとされている。</p> <p>なお、従来は、初任者については、過去3年以内に適性診断を受診していない者のみが対象だったが、総合的な対策に基づき、平成28年12月1日以降、全ての初任者が対象となった。</p> <p>国土交通省は、2(2)で後述する監査や呼出指導（注）等の機会を通じてこれらの制度を周知し、法令遵守意識の醸成を図っている。</p> <p>（注）監査対象の事業者以外に指導が必要と認められる事業者に対し、地方運輸局等に呼び出して行う指導。事業者に自主的に事業の点検を行わせ、法令遵守事項等の説明を行う。必要に応じ集団指導を行うことができる。</p> <p>【調査結果】</p>	<p>図表 2-(1)-⑯</p> <p>図表 2-(1)-⑰</p>

<p>今回、16 都道府県の計 72 貸切バス事業者について、安全運行等に係る事項の遵守状況を調査した結果は、以下のとおりである。</p> <p>ア 運行管理者の選任等</p> <p>運行管理者の選任状況についてみると、</p> <p>① 唯一の運行管理者が運転者も兼務し、運転業務を行っており、法令違反となっているもの（2 事業者）、</p> <p>② 本社において役員かつ運転者となっている者が、直線距離で 1,000km 以上離れた営業所において、唯一の運行管理者として選任されており、運行管理体制が不十分となっているおそれがあるもの（1 事業者）</p> <p>があった。</p> <p>また、運行管理者講習の受講状況についてみると、</p> <p>① 新たに選任された運行管理者の講習を選任された年度内に受講していないもの（6 事業者計 8 事例）、</p> <p>② 前回の講習を受講した日の属する年度の翌々年度の末日を経過したが受講していないもの（5 事業者計 5 事例）</p> <p>があった。その理由について、制度の理解が不十分だった、業務多忙で受講できなかったなどとする事業者がみられたほか、NASVA によるバス事業者向けの運行管理者講習が半年に 1 度程度しかない地区があり、「満席で予約もとれず、スケジュールを合わせるのが大変で、他の地区の講習を受講することも。できれば 1 年に行う講習の回数をもっと増やしてほしい」と要望する事業者もみられた。</p> <p>総合的な対策に基づく運行管理者数の見直しにより、運行管理者の最低選任数が増加し、講習受講者の増加も見込まれることから、地域ごとの需要をも踏まえ、運行管理者講習が適切に今後実施できるかを検討することが重要である。</p>	<p>図表 2-(1)-⑱</p> <p>図表 2-(1)-⑲</p>
<p>イ 運送引受書の作成</p> <p>平成 28 年 4 月 24 日から 30 日までの期間を中心として、各事業者 10 件又は 20 件を目安として抽出（注 1）した計 782 件の運送引受書を確認したところ、運送引受書に記載すべき事項のうち、</p> <p>① 交替運転者を配置しない理由の記載がないもの（33 事業者計 240 件）、</p> <p>② 乗務員の休憩地点及び休憩時間の記載がないもの（34 事業者計 210 件）、</p> <p>③ 実車走行距離（注 2）及びその要する時間の記載がないもの（19 事業者計 130 件）、</p> <p>④ 運行の開始及び終了の地点及び日時の記載がないもの（17 事業者計 112 件）、</p> <p>⑤ 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時の記載がないもの（22 事業者計 107 件）</p>	<p>図表 2-(1)-⑳</p>

があるなど、53 事業者において、延べ 1,749 件の記載漏れがみられた。

(注) 1 当該期間中の運行が 10 件に満たなかったこと等により 10 件を下回った事業者や 20 件以上の情報を提供した事業者がある。

2 実車運行する区間の距離をいう。実車運行とは、旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間の運行をいい、回送運行は実車運行には含まない。

また、次のとおり記載の誤り等もみられた。

- ① 回送時間や休憩時間が除外されているなど、運賃・料金計算の基礎となる走行時間の記載に誤りがあるもの（12 事業者計 136 件）
- ② あらかじめ記載しておくべき走行時間及び走行距離を、運行後に実績に基づいて記載しているもの（4 事業者計 42 件）
- ③ 記載されている走行距離や走行時間が実際の運行距離や時間よりも過少となっているもの（2 事業者計 9 件）

これらの事業者は、その理由について、①申込者の事情や交通事情により、運行直前まで距離及び時間の確定ができないことがあり、空欄のまま運送引受書を交付した、②記載漏れ等がないか確認すべきだったが、それが不十分だった、③制度の理解が不十分で、運送引受書に記載欄を設けなかった、④その記載がなくとも安全輸送上問題がない、又は慣例上記載する必要がないと考え、記載しなかったなどとしている。中には、「行程表を添付すれば足り、記載する必要性が分からない」などとする事業者もみられた。

国土交通省は、運送引受書の記載事項について事業者向けの説明資料等を作成していない。一方、一部の地方運輸局のホームページにおいては、Q&A集を公開しているものがみられた。

ウ 改善基準告示

平成 28 年 4 月の運行を中心に、事業者ごとに運転者を原則 2 人抽出し、計 147 人の勤務実績を確認した。これらのうち、32 事業者計 50 人（延べ 49 事業者計 65 人）で、次のとおり、改善基準告示に違反している事例がみられた。

図表 2-(1)-⑳

図表 2-(1)-㉑

(7) 運転者の拘束時間が改善基準告示上の限度を超えているもの

運転者の拘束時間については、①1 日の拘束時間が 16 時間を超えているものが 24 事業者計 32 人、②1 日 15 時間の拘束時間を超える回数が 1 週間当たり 2 回を超えているものが 7 事業者計 8 人、③1 週間当たりの拘束時間が最長 71.5 時間を超えているものが 5 事業者計 5 人となっており、24 事業者計 36 人（延べ 36 事業者計 45 人）で改善基準告示違反がみられた。

(4) 運転者の運転時間が改善基準告示上の限度を超えているもの

運転者の運転時間については、①連続運転時間が 4 時間を超えているものが 10 事業者計 16 人、②2 日平均の運転時間が 1 日当たり 9 時間を超えてい

るものが3事業者計4人となっており、10事業者計16人（延べ13事業者20人）で改善基準告示違反がみられた。

(ウ) 改善基準告示違反の発生原因

改善基準告示に違反していた事業者について、その理由をみると、①「運転時間は実車運行の場合に該当するものと誤認していた」など、改善基準告示の制度についての不知によるもの、②「当日の乗客の急な要望により、運行指示書どおりに運行できなかった」など運行当日の乗客等からの無理な要求によるもの、③「不測の渋滞等が発生した」、「イベントの終了時刻が予定よりも遅れた」など想定外の外部要因によるもの等がみられた。

なお、①の制度の不知に関して、「運転者の労務管理に係る法令が非常に複雑であるため、理解が不十分だった」とする意見もみられた。

(イ) アンケート調査結果における改善基準告示違反とその背景

貸切バスの運転者が改善基準告示に違反する運行を行っている状況は、運転者に対するアンケート調査（538人が回答）の結果においても、次のとおりみられる。

① 1日の拘束時間

1日の拘束時間が16時間を超えたことがあると回答した運転者が50人（9.3%）みられ、中には、22時間を超えたことがあると回答した者も5人みられた。

図表 2-(1)-㉓

② 連続運転時間

連続運転時間が4時間を超えたことがあると回答した運転者が41人（7.6%）みられ、中には、6時間を超えたことがあると回答した者も12人みられた。

図表 2-(1)-㉔

③ 改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別のヒヤリ・ハット体験（注）等の有無の分析

改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別に、運転中に睡魔を感じたり、ヒヤリ・ハット体験をしたことがあるか否かをみたところ、基準を満たさない勤務が「常にある」又は「時々ある」と回答した運転者では87.3%（186人）、「まったくない」と回答した運転者では62.6%（199人）が、運転中に睡魔を感じたり、ヒヤリ・ハット体験をしたことがあると回答しており、基準を満たさない勤務の頻度が高い運転者の方がこれらの割合が高くなっている。

図表 2-(1)-㉕

（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。

また、運送契約に係る旅行業者等の契約先からの要求内容について、貸切バス事業者に対するアンケート調査（2,692事業者から回答）の結果をみる

図表 2-(1)-㉖

と、次のとおり、約4割の貸切バス事業者が、改善基準告示違反の原因となる無理な要求を、契約先から受けたことがあると回答している。

- 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」又は「時々ある」と回答している事業者が39.1%（1,052事業者）みられた。
- 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」又は「時々ある」と回答した事業者が40.6%（1,093事業者）みられた。
- 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」又は「時々ある」と回答した事業者が44.5%（1,198事業者）みられた。

エ 交替運転者の配置基準

平成28年3月及び4月の運行を中心に、事業者ごとに原則10運行を抽出した計1,158件の運行における交替運転者の配置状況及び前述ウでみた運転者計147人の勤務実績を調査したところ、交替運転者の配置が必要な運行32事業者計94件のうち、次のとおり、交替運転者を配置していない事例が、17事業者計30件（延べ23事業者計33件）においてみられた。

図表2-(1)-⑳

(7) 改善基準告示を超過する運行において交替運転者を配置していないもの

交替運転者を配置していない事例のうち、①1日の拘束時間が16時間を超えているものが7事業者計11件、②連続運転時間が4時間を超えているものが4事業者計9件、③運転時間が2日平均で1日当たり9時間を超えているものが1事業者計1件となっており、改善基準告示上の基準を超えているものが9事業者計21件（延べ12事業者計21件）みられた。

また、前述ウのとおり、運転者ごとの勤務実績の調査においても、32事業者計50人において改善基準告示違反がみられた。

(イ) 昼間ワンマン運行の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの

交替運転者を配置していない事例のうち、①運転時間が運行指示書上、10時間を超えているものが5事業者計5件、②運転時間が運行指示書上は10時間を超えていないが、実際の運行では超えているものが5事業者計6件、③実車距離が600kmを超えたものが1事業者計1件となっており、昼間ワンマン運行の一運行の基準に違反しているものが10事業者計11件（延べ11事業者計12件）みられた。

なお、今回の調査においては、夜間ワンマン運行における違反はみられなかった。

(ウ) 1日の実車運行が500kmを超える運行において運転者の体調報告が行われていない又はその記録がないもの

1日の実車運行が500kmを超える運行において、運転者の体調報告が行われていないものが1事業者1件、運転者に体調報告は行わせているものの、点呼簿等にその記録がないものが1事業者計3件みられた。

交替運転者の配置基準に違反していた事業者は、その理由について、①「運行指示の段階で、運行ごとの拘束時間、運転時間等が交替運転者配置基準を遵守した運行となっているかを確認していなかった」など確認不足による、②「配置基準に違反する可能性は承知していたが、会社の体制上、ぎりぎりの運行をせざるを得なかった」など体制上、無理な運行をせざるを得なかったことによるなどとしている。

他方、改善基準告示及び交替運転者配置基準の遵守項目を独自の勤務計画の作成システムにあらかじめ設定し、事前及び事後の確認を実施し、違反のなかった事業者もみられたことから、勤務計画の策定が適切に行われるよう支援することも重要である。

オ 適正運賃・料金の收受

平成28年4月24日から30日までの期間を中心として、各事業者10件又は20件を目安として抽出した計793件(注1)の運行のうち、運送引受書等に基づき、運送契約の内容が確認できた69事業者計712件の運行について、運送引受書等において、届出運賃(注2)に対する收受運賃・料金の額を確認したところ、届出運賃の下限額を下回っている事例が46事業者(66.7%)計210件(29.5%)みられた。

中には、下限額の半分以下の收受運賃となっているものもみられた。

(注)1 原則として、前述イの運送引受書と同じ方法で抽出したが、1件の運行を複数の運送引受書に分割して記載したものや、運送引受書を保存していなかった運行等があるため、件数は一致しない。

2 今回調査した72事業者においては、公示運賃と異なる額を届け出た事業者はなかった。

その理由について、調査した貸切バス事業者は、①運行契約を受注するため、下限を下回っていることを承知で引き受けた、②制度の理解が不十分で、誤った計算方法により算定していた、③長年の付き合いがある申込者で、新運賃・料金制度移行後も従来の運賃で引き受けたなどとしている。

また、運送引受書の走行距離・時間等の記載事項が不十分で、下限額の確認が困難であったものが9事業者計70件あったが、当省が乗務記録等に基づいて下限額を推計したところ、運賃の下限割れだった可能性があるものが38件みられた。下限額の半分以下の收受運賃となっているものは3件みられた。

さらに、下限割れしていなかった69事業者計502件のうち、休憩時間を総走行時間から除いて計算しているものが計28件みられたが、これらについて、

図表2-(1)-⑳

図表2-(1)-㉑

図表2-(1)-㉒

図表2-(1)-㉓

図表2-(1)-㉔

図表2-(1)-㉕

図表2-(1)-㉖

<p>休憩時間を含んだ総走行時間で計算すると、6事業者計21件で下限割れとなる。国土交通省は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運行における到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて」（平成28年7月1日付け国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）により、到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて周知し、待機した時間は時間制運賃を収受するが、改善基準告示でいう休憩期間を与えた場合には、当該時間は走行時間から除くことができるとしている。休憩期間とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間とされており、原則、勤務の終了後継続した8時間以上とされているが、条件付きで4時間以上を分割して休憩期間とすることができるかとされている。当省が調査対象期間とした平成28年4月24日から30日までの時点では当該事務連絡の発出前であったが、当該事務連絡が発出された後の調査時点においても、当該周知の内容について知らないとして、4時間未満の待機時間も休憩期間として取り扱う事業者がみられるなど、休憩期間の取扱いに対する認識は低い状況がみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-㉔</p>
<p>また、6事業者計11件は年間契約に基づくものであったが、2事業者において、年間契約の内容を地方運輸局に届け出していない法令違反の事例がみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-㉕</p>
<p>なお、上記の抽出した計793件以外に、1貸切バス事業者において、平成27年度の売上額の約半分を占める取引依存度の高い1旅行業者との契約による計107件の運行のうち、82件(76.6%)が下限割れであり、さらにこのうち3件は、届出運賃下限額の50%未満の運賃での運行であった。</p>	<p>図表 2-(1)-㉖</p>
<p>国土交通省は、公示運賃処理要領において、基準となる運賃・料金の額並びに上限及び下限の率や割増率については、原則として2年ごと、最初にあつては1年後に見直すこととしており、平成27年10月に見直しに向けた調査に着手している。今後、その取りまとめ、分析を速やかに行い、その結果を踏まえ、公示運賃が安全コストを賄うことができる水準にあるかどうか検討する必要があると考えられる。</p>	<p>図表 2-(1)-㉗ (再掲)</p>
<p>また、平成28年11月から、運送引受書の記載事項に届出運賃に基づく運賃・料金の上限・下限額が追加されたが、貸切バス事業者からは、「貸切バス事業者が監査を受けるに際し、運送引受書等の運賃額については比較的偽装しやすい」、「安全面や経営面で容認できないような旅行業者からの条件提示、例えば、交替運転者を要する運行をワンマン運行とするよう求められることがあるが、このような求めは、「証拠を残さないよう」口頭で示されることが多い」といった悪質な事例もあるとの意見もみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-㉘ 図表 2-(1)-㉙</p>
<p>カ 運転者に対する適性診断の実施・指導</p>	
<p>平成27年4月以降に雇い入れた運転者に対する適性診断及び適齢診断の実施状況をみると、次のとおり実施されていない事例がある。</p>	
<p>① 初任者に対する適性診断を未実施だったものが、17事業者の初任者計78</p>	

<p>人中 19 人みられた。</p> <p>② 適齢診断が未実施だったものが、14 事業者の高齢運転者計 73 人中 24 人みられた。</p> <p>この理由について、事業者は、①制度を誤認していたため、②運転者の年齢を十分管理できていなかったことなどにより対象者の確認漏れがあったためなどとしている。</p> <p>また、次のとおり、適性診断の実施時期が遅れている事例がみられた。</p> <p>① 初任者に対する適性診断を運転者としての選任日前に実施していないものが、17 事業者の初任者 78 人中 28 人みられた。</p> <p>② 適齢診断が、65 歳になった日から 1 年以内に行われていないものが、14 事業者の高齢運転者計 73 人中 5 人みられた。</p> <p>この理由について、事業者は、①実施すべき時期を誤認していたため、②適性診断の実施機関の予約が取れなかったため、③繁忙期と重なり、受診させる余裕がなかったためなどとしている。</p> <p>なお、貸切バス事業者からは、「国土交通省の示す指導監督の指針については、文書だけではなかなか理解し難いので、遵守すべきポイントを表形式にするなど、分かりやすい配慮を望みたい。」といった意見もみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-④</p>
<p>なお、上記アからカまで以外の事項についても、運行指示書の記載不備等の法令違反が計 56 事業者においてみられた。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、国土交通省は、貸切バス事業者における法令遵守を徹底させる観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>制度に対する誤解による法令違反を防ぐため、特に運送引受書の作成や改善基準告示、交替運転者の配置基準等について、国土交通省における説明資料等を更に工夫するなどにより法令遵守の周知啓発を強化するとともに、呼出指導等の機会を通じて指導を徹底すること。また、</p> <p>① 運行管理者の最低選任数の増加に対応して、地域ごとの運行管理者講習の実施回数等が適切であるか検証し、必要に応じ見直すこと。</p> <p>② 改善基準告示及び交替運転者の配置基準の遵守を徹底させるため、これらの基準の適合状況を確認できる勤務計画の作成システムの推奨やこれを使用した好事例の紹介等の運行管理の高度化を支援すること。</p> <p>③ 運賃・料金の下限割れ等については、運送引受書等に問題がない場合であっても、請求書等も確認することにより、把握漏れがないよう努めること。また、悪質な事例については、全国的に共有すること。</p> <p>④ 公示運賃については、定期的に適切に見直すこと。</p>	<p>図表 2-(1)-④</p>

図表 2-(1)-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（運行管理者）

- 第 23 条 一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。
- 2 前項の運行管理者の業務の範囲及び運行管理者の選任に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。
- 3 一般旅客自動車運送事業者は、第 1 項の規定により運行管理者を選任したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを解任したときも同様とする。

図表 2-(1)-② 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）

（運行管理者の業務）

- 第 48 条 旅客自動車運送事業の運行管理者は、次に掲げる業務を行わなければならない。
- 一 第 15 条の規定により車掌を乗務させなければならない事業用自動車に車掌を乗務させること。
- 二 第 20 条の場合において、同条の措置を講ずること。
- 三 第 21 条第 1 項の規定により定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること。
- 三の二 第 21 条第 2 項の休憩に必要な施設及び睡眠又は仮眠に必要な施設並びに同条第 3 項の睡眠に必要な施設を適切に管理すること。
- 四 第 21 条第 4 項の乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。
- 四の二 乗務員の健康状態の把握に努め、第 21 条第 5 項の乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。
- 五 第 21 条第 6 項の場合において、交替するための運転者を配置すること。
- 五の二 第 21 条第 7 項の場合において、同項の措置を講ずること。
- 六 事業用自動車の運転者に対し、第 24 条の点呼を行い、報告を求め、確認を行い、指示を与え、記録し、及びその記録を保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。
- 七 事業用自動車の運転者に対し、第 25 条の記録をさせ、及びその記録を保存すること。
- 八 第 26 条の規定により記録しなければならない場合において、運行記録計を管理し、及びその記録を保存すること。
- 九 第 26 条の規定により記録しなければならない場合において、運行記録計により記録することのできない事業用自動車を運行の用に供さないこと。
- 九の二 第 26 条の 2 各号に掲げる事項を記録し、及びその記録を保存すること。
- 十 一般乗合旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 27 条第 1 項の運転基準図を作成して営業所に備え、これにより事業用自動車の運転者に対し、適切な指導をすること。
- 十一 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 27 条第 2 項の運行表を作成し、これを事業用自動車の運転者に携行させること。
- 十二 一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 28 条の調査をし、かつ、同条

の規定に適合する自動車を使用すること。

十二の二 一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 28 条の 2 の運行指示書を作成し、かつ、これにより事業用自動車の運転者に対し適切な指示を行い、事業用自動車の運転者に携行させ、及びその保存をすること。

十三 第 35 条の規定により選任された者その他旅客自動車運送事業者により運転者として選任された者以外の者に事業用自動車を運転させないこと。

十三の二 第 37 条の乗務員台帳を作成し、営業所に備え置くこと。

十四 一般乗用旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、事業用自動車の運転者が乗務する場合には、次号の規定により運転者証を表示するときを除き、第 37 条第 3 項の乗務員証を携行させ、及びその者が乗務を終了した場合には、当該乗務員証を返還させること。

十五 一般乗用旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、タクシー業務適正化特別措置法第 13 条の規定により運転者証を表示しなければならない事業用自動車に運転者を乗務させる場合には、当該自動車に運転者証を表示し、その者が乗務を終了した場合には、当該運転者証を保管しておくこと。

十六 事業用自動車の乗務員に対し、第 38 条（第 5 項を除く。）の指導、監督及び特別な指導を行うとともに、同条第 1 項の記録及び保存を行うこと。

十六の二 事業用自動車の運転者に第 38 条第 2 項の適性診断を受けさせること。

十七 第 43 条第 2 項の場合において、当該自動車に非常信号用具を備えること。

十八 前条第 3 項の規定により選任された補助者に対する指導及び監督を行うこと。

十九 法第 25 条ただし書（法第 43 条第 5 項において準用する場合を含む。）の場合を除き、旅客自動車運送事業用自動車の運転者の要件に関する政令（昭和 31 年政令第 256 号）の要件を備えない者に事業用自動車を運転させないこと。

二十 自動車事故報告規則第 5 条の規定により定められた事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。

2・3 （略）

（運行管理者の講習）

第 48 条の 4 旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運行管理者に国土交通大臣が告示で定める講習であつて次項において準用する第 41 条の 2 及び第 41 条の 3 の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

一 死者若しくは重傷者（自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 2 号又は第 3 号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした事業用自動車の運行を管理する営業所又は法第 40 条（法第 43 条第 5 項において準用する場合を含む。）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。）の原因となった違反行為が行われた営業所において選任している者

二 運行管理者として新たに選任した者

三 最後に国土交通大臣が認定する講習を受講した日の属する年度の翌年度の末日を経過した者

2 （略）

図表 2-(1)-③ 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局総務課安全対
策室長・旅客課長・技術安全部整備課長通知)(抜粋)

第 21 条の 2 運行に関する状況の把握のための体制の整備

- (1) 本条の趣旨は、旅客自動車運送事業者が、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時に、乗務員に対して必要な措置を適切に講じるよう、事業用自動車の運行中は、乗務員に対する指示等を適正かつ確実に実行する体制を整備しなければならないことを義務付けたものである。
- (2) (1)の趣旨を勘案し、体制の整備の具体的な取扱いについては次のとおりとする。
- ① 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行中は、電話その他の方法(携帯電話、業務無線等により乗務員と直接対話できるものでなければならず、電子メール、FAX 等一方的な連絡方法は該当しない。)を用いて、乗務員に対し必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならないこととする。
- ② 一般乗合旅客自動車運送事業者(乗車定員 10 人以下の事業用自動車の運行のみを行う営業所を除く。)及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運行の形態上、長距離又は大量旅客輸送が想定され、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時に運行の中止等の判断、指示等に伴う調整が必要となることから、①の規定に加えて、事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は、一般乗合旅客自動車運送事業又は一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転業務に従事せずに、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時速やかに運行の中止等の判断、指示等を行える体制を整備しなければならないこととする。
- ③ 離島に存する営業所において、離島での運行については地理的条件その他の事情を勘案して、②の規定は適用しないこととする。

図表 2-(1)-④ 旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の
5 第 1 項及び第 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示(平
成 24 年国土交通省告示第 454 号)(抜粋)

(基礎講習及び一般講習)

第 4 条 旅客自動車運送事業者は、新たに選任した運行管理者に、選任届出をした日の属する年度(やむを得ない理由がある場合にあっては、当該年度の翌年度)に基礎講習又は一般講習(基礎講習を受講していない当該運行管理者にあっては、基礎講習)を受講させなければならない。

2 (略)

3 旅客自動車運送事業者は、運行管理者に、第 1 項又は前項の規定により最後に基礎講習又は一般講習を受講させた日の属する年度の翌々年度以後 2 年ごとに基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。

図表 2-(1)-⑤ 講習実施者一覧

都道府県	事業者数	NASVAの支所数
北海道	3	4
東北	9	5
青森県	1	1
岩手県	1	1
宮城県	2	1
秋田県	0	1
山形県	2	1
福島県	3	1
北陸信越	4	4
新潟県	1	1
長野県	2	1
富山県	0	1
石川県	1	1
関東	24	8
茨城県	2	1
栃木県	1	1
群馬県	1	1
埼玉県	2	1
千葉県	4	1
東京都	11	1
神奈川県	2	1
山梨県	1	1
中部	9	5
愛知県	3	1
静岡県	4	1
岐阜県	2	1
三重県	0	1
福井県	0	1

都道府県	事業者数	NASVAの支所数
近畿	14	6
大阪府	4	1
京都府	4	1
奈良県	1	1
滋賀県	0	1
和歌山県	0	1
兵庫県	5	1
中国	7	5
広島県	5	1
鳥取県	1	1
島根県	0	1
岡山県	0	1
山口県	1	1
四国	6	4
徳島県	0	1
香川県	1	1
愛媛県	5	1
高知県	0	1
九州	9	8
福岡県	1	1
佐賀県	1	1
長崎県	2	1
熊本県	0	1
大分県	0	1
宮崎県	3	1
鹿児島県	2	1
沖縄県	0	1
計	85	50

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

図表 2-(1)-⑥ 総合的な対策に基づく改正事項

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. (略)		
①～③	(略)	(略)
2. 運行管理の強化		
④ 運行管理者等の在り方	営業所ごとの運行管理者の必要選任数を、20 両ごとに 1 名 (100 両以上分は 30 両ごとに 1 名)・最低 2 名以上とする。(省令改正)	実施済み (平成 28 年 12 月)
	運行管理者の資格要件を試験合格者のみに限定する。(省令改正)	実施済み (平成 28 年 12 月)
	夜間運行について「中間点呼」の実施を義務付ける。(省令改正)	実施済み (平成 28 年 12 月)
	補助者の選任時に、国への届出を義務付ける。(省令改正)	実施済み (平成 28 年 12 月)
	資格試験の増回に向けて調整する。	実施済み (平成 28 年 11 月)
	実態のない運行管理者配置を防止するための仕組みを構築する。	実施済み (平成 28 年 11 月)
3～5. (略)		

(注) 総合的な対策に基づき、本省が作成した。

図表 2-(1)-⑦ 旅客自動車運送事業運輸規則 (昭和 31 年運輸省令第 44 号) (抜粋)

<p>(運送引受書の交付)</p> <p>第 7 条の 2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、次の各号に掲げる事項を記載した運送引受書を交付しなければならない。</p> <p>一 事業者の名称</p> <p>二 運行の開始及び終了の地点及び日時</p> <p>三 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時</p> <p>四 旅客が乗車する区間</p> <p>五 乗務員の休憩地点及び休憩時間 (休憩がある場合に限る。)</p> <p>六 乗務員の運転又は業務の交替の地点 (運転又は業務の交替がある場合に限る。)</p> <p>七 運賃及び料金の額</p> <p>八 前各号に掲げるもののほか、国土交通大臣が告示で定める事項</p> <p>2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による運送引受書の写しを運送の終了の日から一年間保存しなければならない。</p> <p>3 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送の申込者に対して当該運送の引受けに際し手数料又はこれに類するものを支払った場合には、その額を記載した書類を、前項の運送引受書の写しとともに、当該運送の終了の日から一年間保存しなければならない。</p>
--

(過労防止等)

第 21 条 旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。

- 2 旅客自動車運送事業者は、乗務員が有効に利用することができるように、営業所、自動車車庫その他営業所又は自動車車庫付近の適切な場所に、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合又は乗務員が勤務時間中に仮眠する機会がある場合は、睡眠又は仮眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
- 3 旅客自動車運送事業者は、乗務員に第一項の告示で定める基準による一日の勤務時間中に当該乗務員の属する営業所で勤務を終了することができない運行を指示する場合は、当該乗務員が有効に利用することができるように、勤務を終了する場所の付近の適切な場所に睡眠に必要な施設を整備し、又は確保し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
- 4 旅客自動車運送事業者は、酒気を帯びた状態にある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。
- 5 旅客自動車運送事業者は、乗務員の健康状態の把握に努め、疾病、疲労その他の理由により安全な運転をし、又はその補助をすることができないおそれがある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。
- 6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかななければならない。
- 7 旅客自動車運送事業者は、乗務員が事業用自動車の運行中疾病、疲労その他の理由により安全な運転を継続し、又はその補助を継続することができないおそれがあるときは、当該乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のための措置を講じなければならない。

(従業員に対する指導監督)

第 38 条 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において三年間保存しなければならない。

- 2 旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって第四十一条の二及び第四十一条の三の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。
 - 一 死者又は負傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号、第三号又は第四号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした者
 - 二 運転者として新たに雇い入れた者

三 乗務しようとする事業用自動車について当該旅客自動車運送事業者における必要な乗務の経験を有しない者

四 高齢者（六十五才以上の者をいう。）

3～5 （略）

（注）下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑧ 旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示（平成 24 年国土交通省告示第 769 号）（抜粋）

第 2 条 旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書に記載する事項は、次のとおりとする。

一 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先

二 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先

三 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称

四 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法第 4 条第 1 項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域

五 当該運送に係る事業用自動車の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程

六 事業用自動車の配車の地点及び日時

七 当該運送の申込みに係る乗車人員

八 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数

九 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法

十 法第九条の二第一項の規定により届け出た運賃及び料金を基に算定した当該運送に係る運賃及び料金の上限額及び下限額

十一 交替するための事業用自動車の運転者を配置しない場合には、その理由

十二 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間

十三 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間

十四 事業用自動車について締結されている損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要

十五 事業用自動車の車掌の乗務の有無

十六 前各号に掲げるもののほか、特約があるときは、その内容

（注）1 下線は当省が付した。

2 下線部は、総合的な対策を踏まえて追加された事項である。

図表 2-(1)-⑨ 運転者の労働時間等に係る法令等

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）（抜粋）

第21条 旅客自動車運送事業者は、過労の防止を十分考慮して、国土交通大臣が告示で定める基準に従って、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定め、当該運転者にこれらを遵守させなければならない。

2～4（略）

○ 旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定に基づき事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準（平成13年国土交通省告示第1675号）（抜粋）

旅客自動車運送事業者が運転者の勤務時間及び乗務時間を定める場合の基準は、運転者の労働時間等の改善が過労運転の防止にも資することに鑑み、「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）とする。

○ 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）（抜粋）

第5条 使用者は、一般乗用旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業に従事する自動車運転者並びに旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業以外の事業に従事する自動車運転者であつて、主として人を運送することを目的とする自動車の運転の業務に従事するもの（以下この条において「バス運転者等」という。）の拘束時間、休息期間及び運転時間については、次に定めるところによるものとする。

一 拘束時間は、4週間を平均し1週間当たり65時間を超えないものとする。ただし、（略）、労使協定があるときは、52週間のうち16週間までは、4週間を平均し1週間当たり71.5時間まで延長することができる。

二 1日についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、最大拘束時間は、16時間とすること。この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、一週間について2回以内とすること。

三 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与えること。

四 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、4週間を平均し1週間当たり40時間を超えないものとする。ただし、（略）、労使協定があるときは、52週間についての運転時間が2080時間を超えない範囲内において、52週間のうち16週間までは、4週間を平均し1週間当たり44時間まで延長することができる。

五 連続運転時間は、4時間を超えないものとする。

2～5（略）

（注）下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑩ 交替運転者の配置基準に係る法令等

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）（抜粋）

第21条（略）

2～5（略）

6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。

7（略）

○ 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）（抜粋）

第21条 過労防止等

(1)～(5)（略）

(6) 交替運転者の配置（第6項）

① 「運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であって、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるとき」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する。

イ. 勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合

(イ) 拘束時間が16時間を超える場合

(ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合

(ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合

ロ. (略) 貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業の運行の用に供されるバスをいう。以下同じ。）にあつては次の「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」で定められた条件を超えて引き続き運行する場合

貸切バスの交替運転者の配置基準（抜粋）

夜間ワンマン運行に係る規定	①一運行の実車距離	夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は、 <u>400km（次のイ及びロに該当する場合にあつては、500km）を超えないものとする。</u>
		イ 当該運行の運行直前に11時間以上の休息期間を確保している場合 ロ 当該運行の一運行の乗務時間（当該運行の回送運行を含む乗務開始から乗務終了までの時間をいう。）が10時間以内であること又は当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設（車両床下の仮眠施設等、リクライニングシート等の座席を含む。）において

		仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保している場合
	②一運行の運転時間	夜間ワンマン運行の一運行の運転時間は、 <u>運行指示書上、9時間を超えないものとする。</u>
昼間ワンマン運行に係る規定	①一運行の実車距離	昼間ワンマン運行の一運行の実車距離は、 <u>500km（当該運行の実車運行区間の途中に合計1時間以上（分割する場合は、1回連続20分以上）の休憩を確保している場合にあつては、600km）を超えないものとする。</u>
	②一運行の運転時間	昼間ワンマン運行の一運行の運転時間は、 <u>運行指示書上、9時間を超えないものとする。</u> ただし、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができるものとする。
乗務中の体調報告	<p><u>次のイ又はロの運行を行う場合にあつては、それぞれイ又はロに掲げる実車距離において、運転者は所属する営業所の運行管理者等に電話等で連絡し、体調報告を行うとともに、当該運行管理者等はその結果を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。</u></p> <p>イ 一運行の実車距離が400kmを超える夜間ワンマン運行を行う場合、当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間</p> <p>ロ 1日の乗務の合計実車距離が500kmを超えるワンマン運行を行う場合、当該1日の乗務の合計実車距離100kmから500kmまでの間</p>	

(注) 下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑪ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

<p>（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）</p> <p>第 9 条 （略）</p> <p>2～5 （略）</p> <p>6 国土交通大臣は、第 3 項若しくは第 4 項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第 3 項又は第 4 項の運賃等にあつては、第 2 号又は第 3 号）のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。</p> <p>一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。</p> <p>二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。</p> <p>三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を経営する者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。</p> <p>（一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金）</p>

第9条の2 一般貸切旅客自動車運送事業を經營する者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 前条第6項の規定は、前項の運賃及び料金について準用する。この場合において、同条第6項中「当該一般乗合旅客自動車運送事業者」とあるのは、「当該一般貸切旅客自動車運送事業者」と読み替えるものとする。

図表2-(1)-⑫ 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について
(平成11年12月13日付け自旅第129号国土交通省自動車局長通知)(抜粋)

第2. 運賃・料金の変更命令の処理要領

1. 運賃・料金の考え方

一般貸切旅客自動車運送事業者（以下、「事業者」という。）が届出を行う時間運賃及びキロ運賃の上限額及び下限額並びに交替運転者配置料金の上限額及び下限額が変更命令の審査を必要としない範囲内にあるかを判断する。

2. 変更命令の審査を必要としない届出

(1) 運賃・料金の設定(変更)届出書の内容が次のいずれかに該当するときは変更命令の審査を必要としないものとする。

① 運賃・料金の上限額及び下限額が、別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」に基づいて地方運輸局長が地域の経済情勢や事業者の経営状況を勘案して定め公示する範囲内のものであって、運賃・料金の適用方(車種区分、運賃の計算、料金の種類及び適用方法を定めているもの。以下同じ。)が、国土交通大臣が事業実態を勘案して定める別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」と合致するものであること。

② 地方運輸局長が地域の事情を勘案して、①の別紙1に基づき地方運輸局長が定める範囲内の上限額及び下限額を適用することが適当ではないとして公示したものであること。

別紙1

一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令
の審査を必要としない範囲の設定要領

第1. 範囲の設定及び公示

地方運輸局長は、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額について、当該地域内の経済状況及び事業者経営状況を勘案した基準額を算出し、この基準額について上限30%、下限10%を乗じて10円単位に四捨五入した額を変更命令の審査を必要としない範囲として設定し、公示することとする。

第2. 範囲内の対象となる運賃・料金の考え方

(略)

第3. 範囲の設定方法

- 1 運賃は、時間制とキロ制に区分した上で1時間あたり及び1キロあたりとして設定することとする。
- 2 交替運転者配置料金は、時間制とキロ制に区分した上で、1時間あたり及び1キロあたりとして設定することとする。
- 3 深夜早朝運行料金及び特殊車両割増料金は、割増し率を設定することとする。

第4. 範囲等の見直し

- 1 事業者の創意による新たな運賃・料金の届出も想定されることから、当該運賃・料金については、当該地域の市場動向等を勘案し、全国的に考え方を統一したうえで、必要に応じて追加公示を行うこととする。
- 2 本通知適用後において、経済状況の変化又は新たに適用された届出運賃による経営状況、当該地域の市場動向等を踏まえ、原則として2年毎、最初にあつては1年後、基準となる運賃・料金の額及び第1. で定める上限及び下限の率、第3. の割増し率についての見直しを行うこととする。

(注) 下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑬ 各地方運輸局の公示運賃の下限額一覧

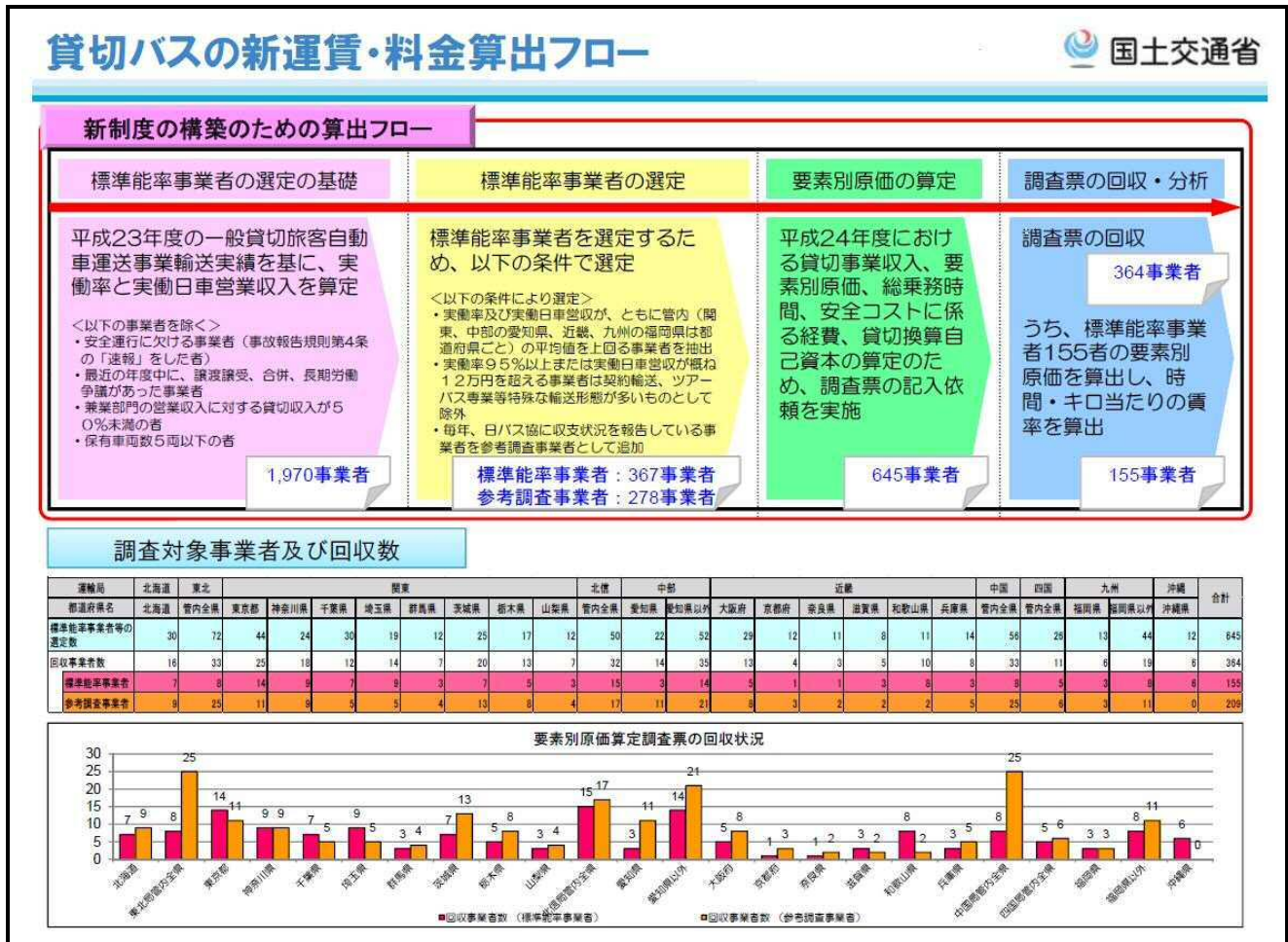
(単位：円)

区分		地方運輸局名		北海道	東北	北陸 信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
		キロ制	大型車	120	140	120	120	110	120	150	100	100	170
運賃	キロ制 運賃	中型車	100	120	100	100	90	100	130	90	90	150	
		小型車	90	100	90	80	80	90	110	70	80	120	
		時間制 運賃	大型車	4,250	5,160	5,090	5,310	5,310	5,990	5,010	5,050	4,790	4,060
	中型車	3,580	4,360	4,300	4,490	4,480	5,060	4,230	4,260	4,040	3,430		
	小型車	3,080	3,740	3,690	3,850	3,850	4,340	3,630	3,660	3,470	2,950		
	料金	交替運 転者配 置料 金	キロ制 料金	10	10	20	30	20	20	30	20	10	30
時間制 料金			1,890	1,810	1,950	2,130	2,310	2,170	1,920	1,820	1,870	2,110	
深夜早朝運行料金		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内											
特殊車両割増料金		運賃の5割増以内											

(注) 1 各地方運輸局の資料に基づき、当省が作成した。

2 「キロ制運賃」及び「キロ制料金」は1km当たりの、「時間制運賃」及び「時間制料金」は1時間当たりの運賃・料金である。

図表 2-(1)-⑭ 要素別原価の調査の概要



(注) 国土交通省の資料（第1回「貸切バス運賃・料金ワーキンググループ」）に基づき、当省が作成した。

図表 2-(1)-⑮ 一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて（平成26年3月31日付国自旅第628号国土交通省自動車局旅客課長通知）

一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で、概ね年間を通じて貸切バスを旅行業者の専属車両として運送契約をする、いわゆる「年間契約」と呼称される契約形態による一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の取り扱いについては、観光庁観光産業課と協議の上、以下のとおり取り扱うこととしたので、関係事業者に対し周知徹底を図るとともに、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれない。

なお、本取り扱いについては、観光庁観光産業課長及び公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の届出について

一般貸切旅客自動車運送事業者（以下、「貸切バス事業者」という。）と旅行業者が、概ね年間を通じて貸切バスを発注者たる旅行業者の専属車両として運送するための契約（以下「年間契約」という。）を締結した場合における、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金は、道路運送法第9条の2第

1 項の規定に基づき、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定届出書に年間契約書を添付し、提出することとする。

なお、この場合、1 契約ごとに届け出るものとする。

2. 年間契約における一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金について

上記 1. による届出書に添付された年間契約書について、以下に掲げる事項に基づき記載されていることが確認できた場合にあっては、平成 11 年 12 月 13 日付け自旅第 129 号「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(以下、「変更命令処理要領」という。)に基づく運賃・料金の変更命令を行うか否かについての審査の際、原価計算書等が記載された書類の提出を求めない弾力的な取り扱いを行うこととする。

(1) 年間契約における運賃料金の算出の基礎

年間契約における年間運賃額の算出については、変更命令処理要領「第 2. 2. 変更命令の審査を必要としない届出」に基づく運賃(以下、「審査不要運賃」という。)又は審査不要運賃の範囲外であり、変更命令を受けなかった運賃を用いて、次式により算出するものとする。

① 時間あたり運賃×〔当該貸切バス事業者の 1 日当たり走行時間 (X 時間) + 2 時間 (点呼点検時間)] = 日車時間運賃額

② キロあたり運賃×〔当該貸切バス事業者の 1 日当たり走行距離 (Y キロ)] = 日車キロ運賃額

③ (日車時間運賃額 + 日車キロ運賃額) × 365 日 × 実働率 = 年間運賃額

(注 1) 年間運賃額の算出基礎となる計算式は、年間契約書に明記されなければならない。

(注 2) 走行時間 (X 時間)、走行距離 (Y キロ) は、貸切バス事業者及び発注者たる旅行業者双方において協議した上で決定する。

(注 3) 実働率は、当該貸切バス事業者が属する運賃ブロックの平均実働率 (別添) と当該貸切バス事業者の実績実働率 (実績がない場合は合理的な見込み率による) との間の率を用いることとし、貸切バス事業者と発注者たる旅行業者双方において協議して決定する。

(2) 年間契約における稼働日数

年間契約において、実際に運行することとする稼働日数を年間契約書に明記することとし、この稼働日数については、338 日を限度として当該貸切バス事業者及び発注者たる旅行業者双方において協議した上で決定する。

この場合、稼働日数が上記 (1) の実働率を基にした実働日数と比して 1.4 倍を超える場合は、変更命令を前提として原価計算書等の書類の提出を求め審査する。

(3) 年間契約の算出基礎を超える場合の取り扱い

旅行業者からの要請により、年間契約の算出基礎となる走行時間 (X 時間) 及び走行距離 (Y キロ) を超えた場合の運行については、1 日ごとに時間運賃、キロ運賃を基に別途精算を行うこととし、この旨を年間契約書に明記しなければならない。

3. 運送引受書への記載

運賃の記載欄には、「年間契約による。」と記載し、時間及び距離が超過する場合は、備考欄に精算運賃を記載することとする。

4. 旅行者以外と締結する年間契約の取り扱い

一般貸切旅客自動車運送事業者が、地方自治体、教育委員会、企業等と締結する年間契約に係る運賃・料金の届出においても、上記1. から3. に合致するものについては弾力的な取り扱いを行うこととする。

なお、学校教育法による学校への通学又は通園等の運送に限り、上記2. (1) ③の「365日」について、契約上の年間の運行日数（原則170日から365日の間の日数）を用いることができることとする。

附則

- 1 本処理要領は、平成26年4月1日より施行する。

附則（平成28年7月1日 国自旅第80号）

- 1 本処理要領は、平成28年7月1日以降に届け出るものから適用する。

別添

各運賃ブロックの平均実働率

運賃ブロック	平均実働率
北海道運輸局	71.43%
東北運輸局	58.10%
関東運輸局	67.58%
北陸信越運輸局	58.33%
中部運輸局	66.45%
近畿運輸局	59.96%
中国運輸局	59.43%
四国運輸局	54.04%
九州運輸局	62.85%
沖縄総合事務局	62.78%

(注) 1 下線は当省が付した。

2 下線部は、「「一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて」（平成26年3月31日付け国自旅第628号）の一部改正について」（平成28年7月1日付け国自旅第80号国土交通省自動車局旅客課長通知）により改正された箇所である。

図表 2-(1)-⑯ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）

（従業員に対する指導監督）

第 38 条 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において 3 年間保存しなければならない。

2 旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、次に掲げる運転者に対して、事業用自動車の運行の安全を確保するために遵守すべき事項について特別な指導を行い、かつ、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって第 41 条の 2 及び第 41 条の 3 の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

- 一 死者又は負傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和 30 年政令第 286 号）第 5 条第 2 号、第 3 号又は第 4 号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした者
- 二 運転者として新たに雇い入れた者
- 三 乗務しようとする事業用自動車について当該旅客自動車運送事業者における乗務の経験を有しない者
- 四 高齢者（65 才以上の者をいう。）

3～5 （略）

図表 2-(1)-⑰ 運輸規則第 38 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成 13 年国土交通省告示第 1676 号）（抜粋）

第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

旅客自動車運送事業者は、運輸規則第 38 条第 2 項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1 に掲げる目的を達成するため、2 の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3 に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し、運輸規則第 37 条第 1 項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を乗務員台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を乗務員台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を乗務員台帳に添付するものとする。また、4 の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき乗務員台帳に添付するものとする。さらに、5 に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

1～3 （略）

4 適性診断の受診

(1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ（①に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）又は特定診断Ⅱ（②に掲げる者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者

② 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 運転者として新たに雇い入れた者であつて雇い入れの日前3年間に初任診断（初任運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を受診したことがない者（個人タクシー事業者を除く。）

当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させる。

(3) 高齢運転者

適齢診断（高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものをいう。）を65才に達した日以後1年以内（65才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回受診させ、75才に達した日以後1年以内（75才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあつては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において65才以上である場合に、当該期限の更新の申請の前に受診するものとする。

5 (略)

(注) 下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑩ 運行管理者の選任が不適切となっている事例

① 唯一の運行管理者が運転者も兼務し、運転業務を行っており、法令違反となっている事例（2事業者）

事例の概要	理由
<p>運行管理者が急死したため、運転業務に従事している者を唯一の運行管理者として選任した。他に運行管理者資格を持つ者がおらず、運転者も不足しているなどの事情から、運行管理者選任後も運転業務にも従事させ、調査時点において1年以上にわたって運行管理業務を兼務している状況にある。</p>	<p>現社長が運行管理者資格を取得して、運行管理者を2人体制にしたいと考えているが、業務多忙により、資格が取得できていない。</p>
<p>営業所で唯一の運行管理者の4月1日から28日までの勤務状況を確認したところ、2日間（平成28年4月4日、17日）について運転業務に従事している時間帯があった。</p>	<p>当日の運行数と比較して運転者数が不足している場合、運行管理者が運転業務に従事する場合があるが、i) 本社にも運行管理者2人が選任されており、営業所の運行管理者が運転業務中は本社の運行管理者が営業所の運行管理業務も兼ねていること、ii) 点呼業務については営業所で選任されている運行管理者補助者が行っていることから、管理上の支障はない。</p>

② 本社において役員かつ運転者となっている者が、直線距離で1,000km以上離れた営業所において、唯一の運行管理者として選任されており、運行管理体制が不十分となっているおそれがある事例（1事業者）

事例の概要	理由
<p>本社から直線距離で1,000km以上離れたA営業所に本社役員を当該営業所唯一の運行管理者として選任している。</p> <p>役員は、頻繁にA営業所に出向き勤務していると説明しているものの、繁忙時には本社営業所でバス運行を担当することもあるなど、A営業所に運行管理者が不在となることがあり、運行管理体制は不十分なおそれがある。</p>	<p>A営業所開設時点では、A営業所所属の社員に運行管理者の有資格者がいなかったため、本社役員を運行管理者として選任した。当社では、インターネット接続による運行管理システムを導入し、本社にいる時であっても、全ての所属バスの位置及び動態（急ハンドル、急ブレーキなど）をした場合のアラーム表示などがリアルタイムで把握できるような対応がとれている。</p> <p>また、今後については、A営業所の社員が運行管理者資格を取得したため、その者を選任する予定。</p>

（注）当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑱ 運行管理者講習を受講すべき期間内に受講していない事例

① 選任後の基礎講習を受講していない事例

運行管理者	選任日	受講期限	実際の受講日	遅れ（日）
A社	平成 25 年 2 月 19 日	平成 25 年 3 月 31 日	平成 28 年 6 月 30 日	1,187
B社	平成 16 年 4 月 1 日	平成 17 年 3 月 31 日	平成 19 年 7 月 25 日	846
C社	平成 23 年 12 月 1 日	平成 24 年 3 月 31 日	平成 24 年 8 月 3 日	125
D社①	平成 27 年 6 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	平成 28 年 8 月 3 日	125
D社②	平成 27 年 6 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	平成 28 年 8 月 25 日	147
E社	平成 27 年 12 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	平成 28 年 6 月 24 日	85
F社①	平成 17 年 7 月 1 日	平成 18 年 3 月 31 日	平成 18 年 11 月 17 日	231
F社②	平成 27 年 10 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	未受講 (平成 28 年 9 月 15 日 現在)	168

② 前回の講習を受講した日の属する年度の翌年度の末日を経過したが受講していない事例

運行管理者	前回の受講日	受講期限	実際の受講日	遅れ（日）
G社	平成 26 年 2 月 25 日	平成 28 年 3 月 31 日	未受講 (平成 28 年 10 月 17 日現在)	200
H社	平成 24 年 2 月 14 日	平成 26 年 3 月 31 日	平成 26 年 9 月 17 日	170
I社	平成 22 年 10 月 26 日	平成 25 年 3 月 31 日	平成 27 年 3 月 3 日	702
J社	平成 23 年 7 月 12 日	平成 26 年 3 月 31 日	平成 26 年 7 月 16 日	107
F社①	平成 18 年 11 月 17 日	平成 20 年 3 月 31 日	平成 26 年 9 月 19 日	2,363

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉑ 運送引受書の記載事項ごとの記載漏れ件数

(単位：事業者、件)

記載事項	記載漏れ事業者数	記載漏れ件数
① 事業者の名称	2	2
② 運行の開始及び終了の地点及び日時	17	112
③ 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時	22	107
④ 旅客が乗車する区間	9	68
⑤ 乗務員の休憩地点及び休憩時間	34	210
⑥ 乗務員の運転又は業務の交替の地点	8	16
⑦ 運賃及び料金の額	5	16
⑧ 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先	14	62
⑨ 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先	15	99
⑩ 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称	0	0
⑪ 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法第4条第1項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域	10	66
⑫ 当該運送に係る事業用自動車の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程	13	88
⑬ 事業用自動車の配車の地点及び日時	8	23
⑭ 当該運送の申込みに係る乗車人員	25	117
⑮ 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数	2	3
⑯ 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法	28	202
⑰ 交替運転者を配置しない場合には、その理由	33	240
⑱ 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間	19	130
⑲ 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間	16	98
⑳ 締結されている損害賠償保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要	3	26
㉑ 事業用自動車の車掌の乗務の有無	11	64
合計	294 (実数 53)	1,749

(注) 1 当省の調査結果による。

2 72 貸切バス事業者の計 782 件の運送引受書について、運輸規則第7条の2（①～⑦の事項）及び運送引受書記載事項告示に基づく事項（⑧～㉑の事項）の記載状況を確認した。

3 「⑤乗務員の休憩地点及び休憩時間」及び「⑥乗務員の運転又は業務の交替の地点」については、それぞれ休憩時間及び乗務員の運転の交替がある運行にもかかわらず記載していないものを計上した。

図表 2-(1)-㉑ 改善基準告示違反の事業者及び運転者一覧

		1日の拘束 時間 16 時間超	1日の拘束時間 15 時間超が 1 週間当たり 2 回超	1 週間当たり の拘束時間 71.5 時間超	連続 運転時間 4 時間超	2 日平均の 運転時間 1 日当たり 9 時間超
事業者	運転者					
No. 1	1-1	×	×	×	○	×
	1-2	×	×	×	×	×
No. 2	2-1	○	×	×	×	×
	2-2	×	×	×	×	×
No. 3	3-1	○	×	×	×	×
	3-2	×	×	×	×	×
No. 4	4-1	○	×	×	×	×
	4-2	○	×	×	×	×
No. 5	5-1	×	×	○	×	×
	5-2	○	×	×	×	×
No. 6	6-1	×	×	×	○	×
	6-2	×	×	×	×	×
	6-3	×	×	×	○	×
No. 7	7-1	○	×	×	×	×
	7-2	○	○	○	×	×
	7-3	×	×	×	×	×
No. 8	8-1	○	×	×	×	×
	8-2	×	×	×	×	×
No. 9	9-1	○	○	×	×	×
	9-2	○	×	×	×	×
No. 10	10-1	○	×	×	×	○
	10-2	○	×	×	×	○
No. 11	11-1	○	○	×	×	○
	11-2	×	×	×	×	×
No. 12	12-1	○	×	×	×	×
	12-2	×	×	○	×	×
No. 13	13-1	×	×	○	×	×
	13-2	○	○	×	×	×
No. 14	14-1	○	×	×	×	×
	14-2	○	○	×	×	×
No. 15	15-1	×	×	×	×	×
	15-2	×	×	×	×	×
	15-3	×	×	×	○	×
No. 16	16-1	×	×	×	○	×
	16-2	×	×	×	○	×
No. 17	17-1	○	○	○	×	×
	17-2	×	○	×	×	×
No. 18	18-1	○	×	×	×	×
	18-2	○	×	×	×	×

		1日の拘束 時間 16 時間超	1日の拘束時間 15 時間超が 1 週間当たり 2 回超	1 週間当たり の拘束時間 71.5 時間超	連続 運転時間 4 時間超	2 日平均の 運転時間 1 日当たり 9 時間超
事業者	運転者					
No. 19	19-1	×	×	×	○	×
	19-2	×	×	×	○	×
	19-3	×	×	×	○	×
No. 20	20-1	×	×	×	○	×
	20-2	×	×	×	×	×
No. 21	21-1	○	×	×	×	×
	21-2	×	×	×	×	×
No. 22	22-1	×	×	×	×	×
	22-2	○	×	×	×	×
No. 23	23-1	○	×	×	×	×
	23-2	×	×	×	×	×
No. 24	24-1	○	○	×	×	×
	24-2	×	×	×	×	×
No. 25	25-1	○	×	×	×	×
No. 26	26-1	○	×	×	×	×
	26-2	○	×	×	×	×
No. 27	27-1	×	×	×	○	×
	27-2	×	×	×	○	×
No. 28	28-1	○	×	×	○	×
	28-2	○	×	×	○	×
No. 29	29-1	×	×	×	×	×
	29-2	○	×	×	×	×
No. 30	30-1	○	×	×	×	×
	30-2	×	×	×	×	×
No. 31	31-1	×	×	×	○	○
	31-2	×	×	×	×	×
No. 32	32-1	×	×	×	○	×
	32-2	○	×	×	×	×
計		32 人	8 人	5 人	16 人	4 人

(注) 1 当省の調査結果による。
2 「○」は該当があることを示す。

図表 2-(1)-㉒ 改善基準告示違反がみられた事例のうち超過時間が最大のもの

1 一日の拘束時間が16時間超過
平成28年4月26日の4時30分にA県の車庫を出発してからB県に向かい、23時20分に宿泊先のホテルに帰着する行程において、1日の拘束時間が18時間50分と改善基準告示を2時間50分超過しているもの
2 1週間当たりの拘束時間が71.5時間超過
平成28年4月1日から4月30日までの1か月のうち、4週間で平均した1週間当たりの拘束時間が75時間54分と改善基準告示を4時間24分超過しているもの
3 連続運転時間が4時間超過
平成28年4月27日の16時10分にC港を出発し、D駅に向かった後、23時30分に車庫に帰着する行程において、連続運転時間が7時間10分と改善基準告示を3時間10分超過しているもの

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉓ 1日の最長拘束時間

(単位：人、%)

調査数 (割合)	14時間以内	14時間超～ 16時間以内	16時間超～ 18時間以内	18時間超～ 20時間以内	20時間超～ 22時間以内	22時間超	無回答
538 (100)	238 (44.2)	246 (45.7)	26 (4.8)	16 (3.0)	3 (0.6)	5 (0.9)	4 (0.7)
			50 (9.3)				

(注) 1 当省のアンケート調査結果による。

2 ()内は、構成比であり、小数第2位を四捨五入しているため、合計が100にならない。

3 1日の拘束時間16時間超は、改善基準告示違反である。

図表 2-(1)-㉔ 最長連続運転時間

(単位：人、%)

調査数 (割合)	2時間以内	2時間超～ 4時間以内	4時間超～ 6時間以内	6時間超	無回答
538 (100)	188 (34.9)	299 (55.6)	29 (5.4)	12 (2.2)	10 (1.9)
			41 (7.6)		

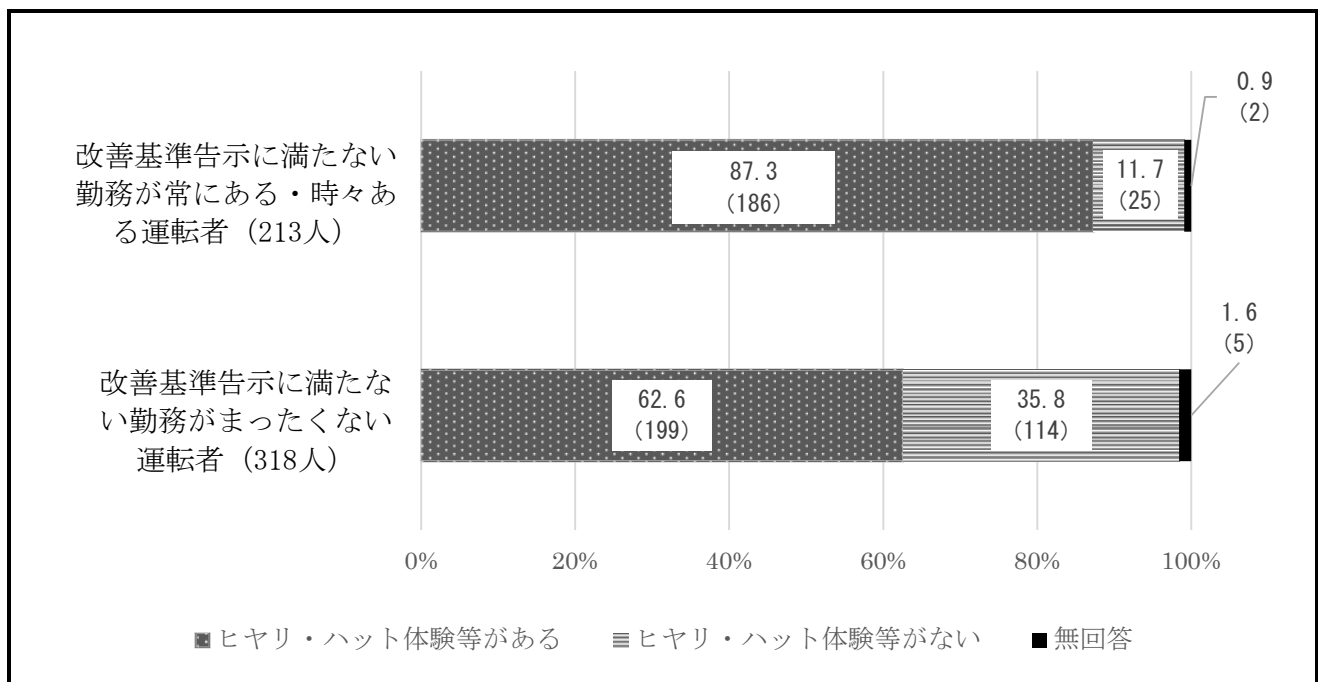
(注) 1 当省のアンケート調査結果による。

2 ()内は、構成比である。

3 連続運転時間4時間超は、改善基準告示違反である。

図表 2-(1)-㉔ 改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別のヒヤリ・ハット体験等の有無の分析

(単位：％、人)



- (注) 1 当省のアンケート調査結果による。
 2 構成比は、小数第2位を四捨五入しているため、合計が100にならないことがある。
 3 「ヒヤリ・ハット体験等」とは、運転中の睡魔及びヒヤリ・ハット体験のことである。

図表 2-(1)-㉕ 契約先からの無理な要求に係るアンケート調査結果

(単位：事業者、％)

区分	調査数	常にある	時々ある	ない	無回答
① 改善基準告示に違反するような旅程を提示される	2,692	48 (1.8)	1,004 (37.3)	1,595	45 (1.7)
	(100)	1,052 (39.1)		(59.2)	
② 目的地間の移動時間が極端に短く設定される	2,692	57 (2.1)	1,036 (38.5)	1,553	46 (1.7)
	(100)	1,093 (40.6)		(57.7)	
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	2,692	107 (4.0)	1,091 (40.5)	1,446	48 (1.8)
	(100)	1,198 (44.5)		(53.7)	

- (注) 1 当省のアンケート調査結果による。
 2 () 内は、構成比である。

図表 2-(1)-㉓ 交替運転者の配置が必要な運行において配置していない貸切バス事業者数等

(単位：事業者、件)

事項	事業者数	運行件数
1 改善基準告示の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの	9	21
① 1日の拘束時間が16時間超過	7	11
② 連続運転時間が4時間超過	4	9
③ 運転時間が2日平均で1日当たり9時間超過	1	1
2 昼間ワンマン運行の一運行の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの	10	11
① 運転時間が運行指示書上10時間超過	5	5
② 運転時間が実際の運行で10時間超過(運行指示書上は未超過)	5	6
③ 実車距離が600km超過	1	1

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「1 改善基準告示の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの」欄及び「2 昼間ワンマン運行の一運行の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの」欄の事業者数は実数である。

図表 2-(1)-㉔ 運送引受書等で運送契約の内容が確認できた運行における届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合別集計結果

(単位：事業者、件)

区分	事業者数	運行件数
今回調査対象としたもの	72	793
運送引受書に基づき内容を確認できたもの	69	712
下限割れしていなかったもの	69	502
下限割れしていたもの	46 (66.7%)	210 (29.5%)
下限額に対する割合		
90%以上100%未満	42	115
80%以上90%未満	25	41
70%以上80%未満	17	28
60%以上70%未満	10	16
50%以上60%未満	4	9
40%以上50%未満	1	1
40%未満	0	0
運送引受書の記載事項が不十分等で確認できなかったもの	9	70
年間契約によるもの	6	11

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「下限割れしていたもの」欄の()内は、「運送引受書に基づき内容を確認できたもの」の事業者数又は運行件数に対する比率である。

図表 2-(1)-㉑ 届出運賃の下限額の半分以下の收受運賃となっている事例

本件運行は、総走行距離 210km、総走行時間 37 時間であった。2 日間にわたる運行であるため、点呼点検時間 2 時間は 2 日分計上する。

当該事業者の管轄地方運輸局の中型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃 (1km 当たり) は 100 円、時間制運賃 (1 時間当たり) は 4,490 円である。

よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。

$$210\text{km} \times 100 \text{円} + (37 \text{時間} + 2 \text{時間} \times 2 \text{日}) \times 4,490 \text{円} = \underline{205,090 \text{円}}$$

しかしながら、收受運賃は、100,000 円 (下限額の 48.8%) であった。

この理由について、当該事業者は、「長年にわたって相手方との間でこのような発注・受注のやり取りをしてきたことから、これまでと同程度の価格でないと契約は難しいとして、新運賃・料金制度に変更後も以前とほぼ同程度の運賃を提示された。当社も、今後も契約関係を維持していくことを優先し、提示金額を了解して契約した。」としている。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉒ 下限割れの理由

① 運行契約を受注するため、下限を下回っていることを承知で引き受けた

- ・ 次回以降も申込みをしてほしいとの考えから相手方の提示金額をそのまま受け入れたり、話し合いにより金額を決めたりすることがある。
- ・ 他の貸切バス事業者の車両故障による急な依頼で、下限運賃を下回ることは承知していたものの、以前から付き合いがある相手事業者を助ける意味もあって、相手の提示額で引き受けた。
- ・ バス業界の体質は受け身であり、旅行業者から依頼されたら、たとえ見積額が正規な算出方法となっていなくても、受けざるを得ない。
- ・ 旅行の催行人員が大幅に定員割れしたため、旅行業者から、大型バスを利用したにもかかわらず中型バスの運賃・料金で計算してほしいと要請され、当該旅行業者は定期的にバス運行の依頼がある会社であることから、やむを得ず引き受けた。また、提示額で引き受けなければ他のバス事業者に依頼すると言われた。
- ・ 天候による変更で距離・時間が長くなったとしても、見積りの時点で提示していた運賃・料金から値上げすることに納得してもらえないことが多い。
- ・ 運賃は上昇傾向にはあるものの、新運賃・料金制度が旅行業者に浸透し、理解が得られている状況では到底なく、①過去から連綿と取引が重ねられて形成されたいわゆる「相場」や個々の旅行業者との過去からの取引の流れ(経緯等)を無視できないこと、その上で、②顧客を直接握っている強い立場の旅行業者から「廉価」(引下げ)の求めがあること、③より低廉な運賃でも引き受ける「低質な貸切バス事業者」が実在しており、これら事業者との潜在的な競合関係があることから、下限割れでも引き受けている。
- ・ 参加者が予定より減ってしまったが 1 人当たりの参加費を変えずに運行してほしいと依頼された。

<p>② 制度の理解が不十分で、誤った計算方法により算定していた</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送引受書の作成担当者の誤解により、旅客が乗車している時間から休憩時間を除いた時間を記載した。 ・ 行き先や使用するバス等を基に、走行距離や所要時間については大雑把に計算している。 ・ 学校との契約は下限以下まで割引できると誤解していた。 ・ 運送引受書は、営業担当が作成していることから、出庫、帰庫等の時刻が異なるものが含まれ、正確ではないものがある。旅行会社等に行程を電話確認することもあるが、行程表に帰庫時刻等の記載がないものは、予測による運賃計算を行っているものがある。 ・ システムに入力して算出しているの以下限を下回った理由は分からない。 ・ 点呼点検時間2時間を計上することを知らなかった。
<p>③ 長年の付き合いがある申込者で、新運賃・料金制度以降後も従来の運賃で引き受けた</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該契約の相手方は、当社にとって長い間の顧客であり、平成26年4月の運賃計算制度改正後においても従前の方法により運賃を算出している。 ・ 長年にわたって当該相手方と発注・受注のやりとりをしてきたことから、これまでと同程度の価格でないと契約は難しい。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-③ 乗務記録等に基づいて推計した届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合別集計結果

(単位：事業者、件)

区分		事業者数	運行件数
運送引受書の記載事項が不十分等で確認できなかったもの		9	70
乗務記録等に基づいて下限額を推計できたもの		8	53
下限割れしていなかったもの		5	15
下限割れだった可能性があるもの		7	38
下限額に対する割合	90%以上 100%未満	5	16
	80%以上 90%未満	4	8
	70%以上 80%未満	4	7
	60%以上 70%未満	1	3
	50%以上 60%未満	1	1
	40%以上 50%未満	2	2
	40%未満	1	1
下限額の推計が困難なもの		3	17

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉔ 乗務記録等に基づいて推計した届出運賃の下限額の半分以下の收受運賃となっている事例

番号	概要		
1	<p>当該事業者は、「運送引受書のシステムが算出した総走行距離及び総走行時間を基に、届出運賃の下限額で運賃を計算した。」としているが、回送距離が含まれていなかったため、実態からかい離している。</p> <p>乗務記録に基づく、本件運行は、総走行距離 140km、総走行時間 12 時間であった。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）90 円、時間制運賃（1 時間当たり）4,340 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> $140\text{km} \times 90 \text{円} + (12 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 73,360 \text{円}$ <p>しかしながら、收受運賃は <u>28,704 円 (39.1%)</u> であった。</p>		
2	<p>葬儀に関する運行について、「A市〇〇円」、「B市〇〇円」など、あらかじめエリア別に 1 運行当たりの運賃・料金を定めており、時間・キロ併用制運賃方式を採用していない。</p> <p>運送引受書の総走行距離及び総走行時間欄は記載されていなかったため、乗務記録に基づく、本件運行は、総走行距離 80km、総走行時間 5 時間であり、交替運転者が配置されていた。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）90 円、時間制運賃（1 時間当たり）4,340 円であり、交替運転者配置料金下限額は、キロ制運賃 20 円、時間制運賃 2,170 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 70%; vertical-align: top;"> <p>運賃</p> $80\text{km} \times 90 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 37,580 \text{円}$ <p>交替運転者配置料金</p> $80\text{km} \times 20 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 2,170 \text{円} = 16,790 \text{円}$ </td> <td style="width: 30%; vertical-align: middle; text-align: center;"> <p>} 計 <u>54,370 円</u></p> </td> </tr> </table> <p>しかしながら、收受運賃は、<u>24,400 円 (44.9%)</u> であった。</p> <p>この理由について、当該事業者は、①葬祭業者から発注される運行について、葬祭業者は葬儀に係る費用をパック料金として利用者に提示しており、バスの利用料金についても、1 運行当たりいくらという分かりやすい料金設定が求められる、②葬儀の準備はスピード感が求められるので、運行の都度、走行距離及び走行時間を調べ運賃・料金を算出することは手続が非常に煩雑であり、実態にそぐわないためであるとしている。</p>	<p>運賃</p> $80\text{km} \times 90 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 37,580 \text{円}$ <p>交替運転者配置料金</p> $80\text{km} \times 20 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 2,170 \text{円} = 16,790 \text{円}$	<p>} 計 <u>54,370 円</u></p>
<p>運賃</p> $80\text{km} \times 90 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 37,580 \text{円}$ <p>交替運転者配置料金</p> $80\text{km} \times 20 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 2,170 \text{円} = 16,790 \text{円}$	<p>} 計 <u>54,370 円</u></p>		
3	<p>当該事業者は、「運送引受書のシステムが算出した総走行距離及び総走行時間を基に、届出運賃の下限額で運賃を計算した。」としているが、回送距離が含まれていなかったため、実態からかい離している。</p>		

番号	概要
	<p>乗務記録に基づくと、本件運行は、総走行距離 210km、総走行時間 12 時間であった。 当該事業者の管轄地方運輸局の大型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）150 円、時間制運賃（1 時間当たり）5,010 円である。 よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> $210\text{km} \times 150 \text{円} + (12 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 5,010 \text{円} = \underline{101,640 \text{円}}$ <p>しかしながら、收受運賃は <u>50,000 円（49.2%）</u> であった。 当該事業者は、「運送引受書に下限運賃を記載して、相手方に送付している。しかしながら、精算時に相手方から運賃一覧を送付され、当社が提示した運賃金額と異なった金額が提示される。当社は、相手方の提示した運賃一覧を基に請求している。下限運賃を下回るものの、以前に比べて少しずつ運賃は上がってきている状況である。」と説明している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉓ 休憩時間を含んだ総走行時間で計算した届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合別集計結果

(単位：事業者、件)

区分		事業者数	運行件数
休憩時間を総走行時間から除いて計算しているもの		6	28
下限割れしていなかったもの		1	7
下限割れだった可能性があるもの		6	21
<div style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;"> 下 限 額 に 対 する 割 合 </div>	90%以上 100%未満	5	12
	80%以上 90%未満	4	4
	70%以上 80%未満	4	4
	60%以上 70%未満	1	1

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉔ 休憩時間を含んだ総走行時間で計算すると下限割れだった可能性がある事例

番号	概要
1	<p>送迎の間に生じた6時間25分の空き時間を休憩期間として取り扱い、時間制運賃の走行時間から除外している例がみられる。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）90 円、時間制運賃（1 時間当たり）3,080 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p>① 休憩時間を休憩期間として扱い、時間制運賃の総走行時間から除外する場合 $130\text{km} \times 90 \text{円} + (4 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 3,080 \text{円} = 30,180 \text{円}$</p> <p>② 休憩時間を時間制運賃の総走行時間から除外しない場合 $130\text{km} \times 90 \text{円} + (11 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 3,080 \text{円} = 51,740 \text{円}$</p> <p>実際の收受運賃は、34,260 円であったため、②に基づくと、下限額の 66.2%となる。</p> <p>当該事業者は、利用者との取決めにより、目的地で待機指示がない場合には、当該時間を運転者の休憩期間として取り扱い、運転者の完全な自由時間としているため、時間制運賃を收受していないとしている。</p> <p>分割可能な休憩期間の下限の時間（4 時間）を上回っているが、休憩期間に該当するかどうか（前後に当該期間と合計して 10 時間以上となる休憩期間があるか）が不明である。</p>
2	<p>5 時間の客待ちの待機時間を時間制運賃の走行時間から除外している例がみられる。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の大型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）140 円、時間制運賃（1 時間当たり）5,160 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p>① 休憩時間を休憩期間として扱い、時間制運賃の総走行時間から除外する場合 $(120\text{km} \times 140 \text{円} + (3 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 5,160 \text{円}) \times 2 \text{台} = 85,200 \text{円}$</p> <p>② 休憩時間を時間制運賃の総走行時間から除外しない場合 $(120\text{km} \times 140 \text{円} + (8 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 5,160 \text{円}) \times 2 \text{台} = 136,800 \text{円}$</p> <p>実際の收受運賃は、96,000 円であったため、②に基づくと、下限額の 70.2%となる。</p>
3	<p>送迎の間に生じた2時間35分の空き時間を休憩期間として取り扱い、時間制運賃の走行時間から除外している例がみられる。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の大型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）120 円、時間制運賃（1 時間当たり）4,250 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p>① 休憩時間を休憩期間として扱い、時間制運賃の総走行時間から除外する場合 $110\text{km} \times 120 \text{円} + (4 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,250 \text{円} = 38,700 \text{円}$</p> <p>② 休憩時間を時間制運賃の総走行時間から除外しない場合 $110\text{km} \times 120 \text{円} + (7 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,250 \text{円} = 51,450 \text{円}$</p> <p>実際の收受運賃は、40,741 円であったため、②に基づくと、下限額の 79.2%となる。</p> <p>分割可能な休憩期間の下限の時間である 4 時間を下回ることから、①の計算は不適切である。</p>

図表 2-(1)-㉔ 一般貸切旅客自動車運送事業の運行における到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて（平成 28 年 7 月 1 日付け国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）
（抜粋）

一般貸切旅客自動車運送事業の新たな運賃・料金制度が適用されている現下、主に日帰り運送において、到着地で長時間の待機を行う場合、待機時間に係る時間制運賃の収受については、「運転者が、車内、運転者控え室等で待機している場合は拘束時間として時間運賃を収受すべき。休息时间としている場合は、時間制運賃を収受できない。」と解釈を示してきたところであるが、解釈が曖昧であるという指摘がなされているため、下記のとおり、改めて解釈を示すこととする。

なお、この取り扱いについては、本通知日以降に契約する運送から適用することとする。

また、本件については、公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

<到着地で長時間の待機を行う場合の待機時間に係る時間制運賃の収受について>

貸切バスの新たな運賃・料金制度は安全コストを反映した運賃としているため、待機した時間は時間制運賃を収受する。ただし、改善基準告示（※）でいう休息期間を与えた場合には、当該時間は走行時間から除くことが出来る。なお、フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間については、休息期間の適用に関わらず、8時間を上限として時間制運賃を収受すること。

※「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）

【参考】

（略）

○ バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント（厚生労働省労働基準局資料抜粋）

拘束時間とは、始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

休息期間とは、勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。

※休息期間分割の特例…業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

（略）

図表 2-(1)-㉔ 年間契約の内容を運輸局に届け出していない事例

事例の概要	理由
<p>当省の調査において、運送引受書入手したところ、そのうち1件について、年間契約に基づくものであるが、地方運輸局に対して当該年間契約書を届け出していないことが判明した。</p>	<p>当該契約書については、地方運輸局に届け出ているものと思っていたが、改めて確認したところ、届出がされていなかったことが判明したため、契約相手方の旅行業者と相談の上、早急に地方運輸局に届け出ることとした。</p>
<p>当省の調査において、車庫と配車（降車）場所との間の回送時間が運賃計算に含まれていなかったことにより、届出運賃の下限を下回っている事例があり、当該貸切バス事業者はこれについて年間契約であると説明したものの、年間契約の契約書の作成及び地方運輸局への届出は行っていないとしている。</p>	<p>制度の理解が不十分だったため。旅行申込者との間での料金改定の協議が整い次第、届出を行いたい。</p>

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉕ 取引依存度の高い旅行業者との運行における下限割れ事例

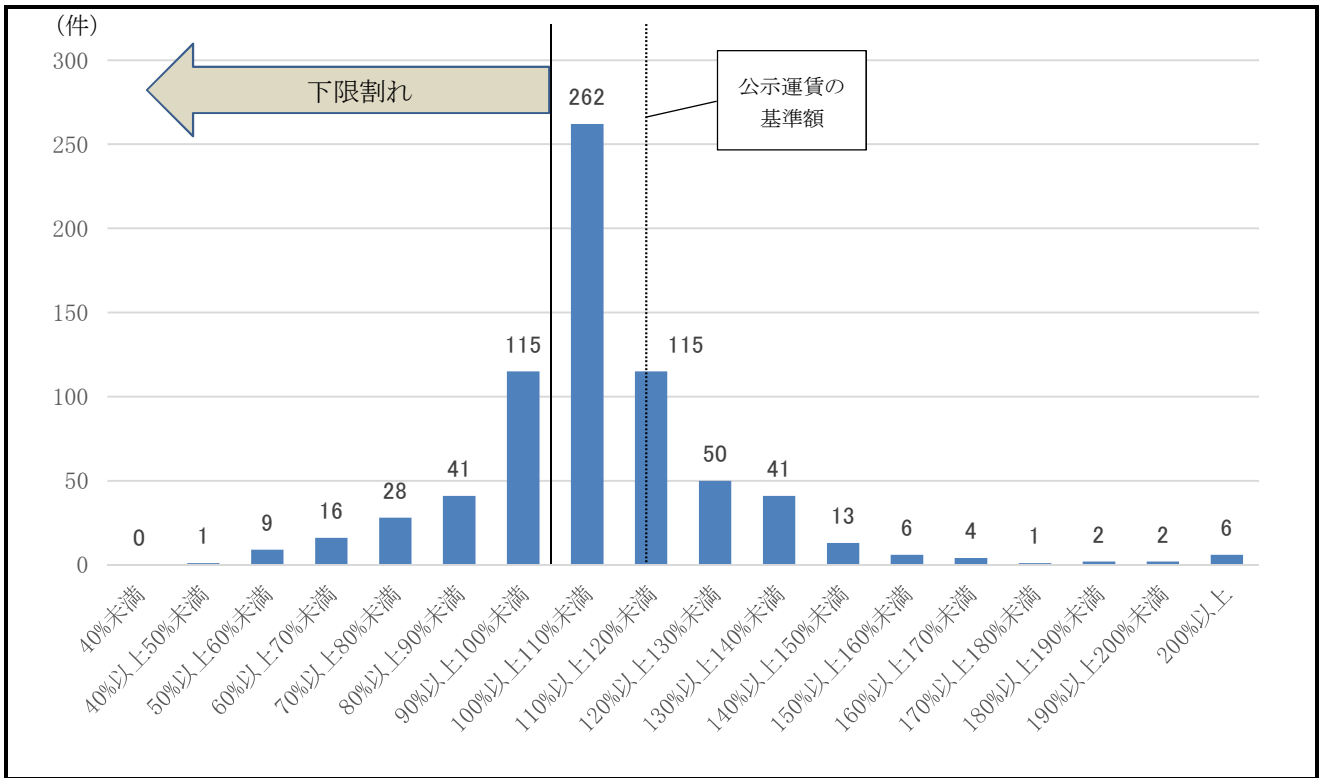
(単位：件)

区分		運行件数
当該旅行業者との契約件数		107
下限割れしていなかったもの		25
下限割れしていたもの		82 (76.6%)
下限額に対する割合	90%以上 100%未満	36
	80%以上 90%未満	20
	70%以上 80%未満	11
	60%以上 70%未満	10
	50%以上 60%未満	2
	40%以上 50%未満	3
	40%未満	0

(注) 1 当省の調査結果による。

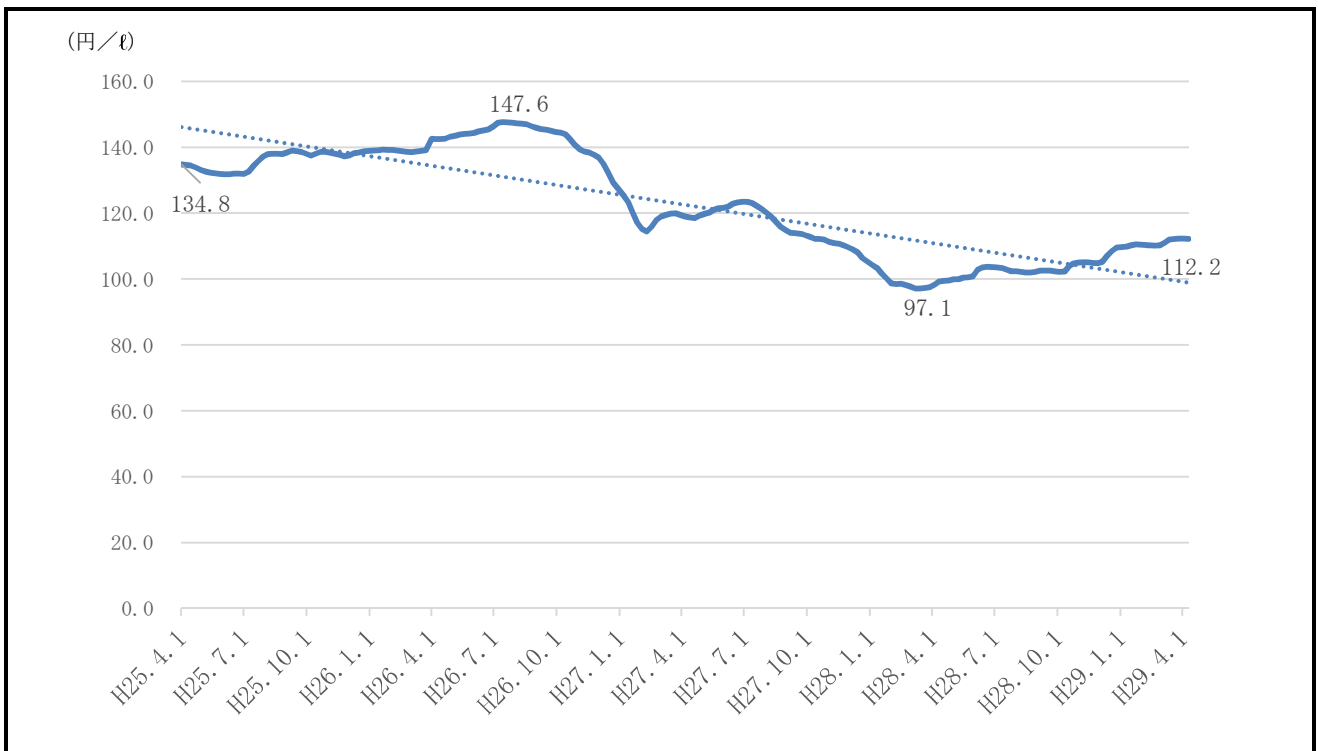
2 「下限割れしていたもの」欄の（ ）内は、「当該旅行業者との契約件数」に対する比率である。

図表 2-(1)-㉔ 運送引受書等で運送契約の内容が確認できた運行における届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合の分布



(注) 1 当省の調査結果による。
 2 「公示運賃の基準額」は、下限額は基準額に10%を乗じて10円単位に四捨五入した額であることから、下限額に対し約111%と推計したものである。

図表 2-(1)-㉕ 平成25年度以降の軽油小売価格の推移



(注) 資源エネルギー庁の資料（「石油製品価格調査」）に基づき、当省が作成した。

図表 2-(1)-④ 適性診断の実施が遅れていた事例

① 初任者に対する適性診断を運転者としての選任日前に実施していないもの

(単位：事業者、人)

区分		事業者数	運転者数
調査対象事業者のうち、平成 27 年 4 月以降に採用された運転者がいるもの		17	78
運転者としての選任日前に実施していない事例		10	28
実施までの日数	選任から適性診断		
	10 日未満	4	5
	10 日以上 20 日未満	4	5
	20 日以上 30 日未満	3	3
	30 日以上 180 日未満	5	10
	180 日以上 360 日未満	1	1
	360 日以上	2	4

② 適齢診断が、65 歳になった日から 1 年以内に行われていないもの

(単位：事業者、人)

区分		事業者数	運転者数
調査対象事業者のうち、高齢運転者がいるもの		14	73
適齢診断が 65 歳になった日から 1 年以内に行われていないもの		4	5
遅れた日数	10 日	1	1
	41 日	1	1
	234 日	1	1
	659 日	1	1
	750 日	1	1

(注) 1 当省の調査結果による。

2 選任日の記録がなかった運転者については、事業者の説明に基づき推定した選任日からの日数で計算した。

図表 2-(1)-④ その他の法令違反事業者数

(単位：事業者)

No.	法令違反事項	違反事業者数
1	自動車事故記録の記載不備	20 (27.8%)
2	運転者に対する乗務途中点呼を実施せず、点呼記録の記載不備	14 (19.4%)
3	運転者の乗務記録の記載不備	31 (43.1%)
4	運行指示書の記載不備	40 (55.6%)
5	乗務員台帳を作成せず、記載不備	33 (45.8%)
6	健康診断の実施遅れ、必要項目を受診させていない等	11 (15.3%)
計		56 (77.8%) <延べ 149>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「自動車事故記録の記載不備」とは、運輸規則第 26 条の 2 に基づく記録の記載不備がみられたものである。

3 「運転者に対する乗務途中点呼を実施せず、点呼記録の記載不備」とは、運輸規則第 24 条に基づく点呼を実施していない又はその記録に記載不備がみられたものである。

4 「運転者の乗務記録の記載不備」とは、運輸規則第 25 条に基づく記録に記載不備がみられたものである。

5 「運行指示書の記載不備」とは、運輸規則第 28 条の 2 に基づく運行指示書に記載不備がみられたものである。

6 「乗務員台帳を作成せず、記載不備」とは、運輸規則第 37 条に基づく一部の乗務員の乗務員台帳を作成していない又は記載不備がみられたものである。

7 「健康診断の実施遅れ、必要項目を受診させていない等」とは、労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）第 66 条に基づく健康診断を行うべき時期までに運転者を受診させていない、必要項目を受診させていない又は特定業務従事者（深夜業を営む業務に常時従事する者等）への健康診断（6 か月以内ごとに 1 回）を受診させていないものである。

8 () 内は、調査対象貸切バス事業者数（72 事業者）に占める割合である。

(2) 地方運輸局等による貸切バス事業者に対する監査の徹底等

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>国土交通省は、道路運送法第 94 条第 4 項に基づき、貸切バス事業者に対する監査を実施している。</p> <p>監査は、自動車運送事業等監査規則（昭和 30 年運輸省令第 70 号。以下「監査規則」という。）及び「自動車運送事業の監査方針について」（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知。以下「監査方針」という。）（注）に基づき、実施することとされている。</p> <p>（注） 総合的な対策を踏まえ、監査方針は、「「自動車運送事業（一般貸切旅客自動車運送事業を除く。）の監査方針について」の一部改正について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 154 号・国自旅第 224 号・国自貨第 88 号・国自整第 217 号国土交通省自動車局長通知）により改正され、新たに貸切バス事業に係る「一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知。以下「新監査方針」という。）が制定されている。</p> <p>総合的な対策においては、監査等の実効性の向上のため、国の監査・審査業務の在り方を抜本的に見直すとして、監査から処分までの期間の短縮、道路運送法第 43 条の 2 第 1 項に基づく一般貸切旅客自動車運送適正化機関（以下「適正化機関」という。）による巡回指導（注）の監査への活用等を行うとされている。</p> <p>（注） 適正化機関の巡回指導は、悪質事業者の国への通報及び事業者の法令遵守状況の継続的な確認を通じて、国の監査機能を補完し業界の自主的改善を促進することにより、貸切バス事業における事故防止を徹底し業界全体の安全意識を向上させることを目的として、適正化機関の事業区域内に存する全ての営業所に対し、原則、毎年度 1 回実施するものとしている（国が監査を実施した又は実施する予定の事業者（継続監視対象事業者）を除く。）。</p>	<p>図表 2-(2)-①</p>
<p>ア 監査計画の策定</p> <p>監査規則第 4 条第 2 項に基づき、地方運輸局長は、貸切バス事業に係る監査計画を定めなければならないとされており、同条第 5 項において、監査計画は、年度ごとに、監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項その他の監査の実施の概要について、定めるものとされている。</p> <p>また、監査規則第 5 条において、「監査は、監査計画に基づいてこれを行う。ただし、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長が特に必要と認める場合は、監査計画に基づかないで監査を行うことができる。」とされている。</p>	<p>図表 2-(2)-②</p>
<p>イ 行政処分後の再監査</p> <p>地方運輸局等は、監査の結果に基づき行政処分等を行っており、事業の改善状況の報告を命じた貸切バス事業者に対して、監査方針に基づき、行政処分等を行った日から原則 3 月以内に監査（以下「再監査」という。）を実施するも</p>	<p>図表 2-(2)-③</p>

<p>のとされていた。</p> <p>しかし、総合的な対策において、問題のある貸切バス事業者に対しては迅速かつ厳格に対応するとされたことを受け、平成 28 年 12 月 1 日以降は、新監査方針に基づき、監査を実施し、法令違反が確認された場合は、当該確認の日から 30 日以内に指摘事項確認監査を実施するものとされている。</p> <p>指摘事項確認監査において、是正措置が講じられていないことが確認された場合は、「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 157 号・国自旅第 227 号・国自整第 220 号国土交通省自動車局長通知）に基づき、事業の改善状況の報告を命じるほか、3 日間の事業の停止処分を行うものとされている。また、事業の改善状況の報告を命じられた事業者に対する監査において、是正措置が講じられていないことが確認された場合は、許可の取消処分を行うものとされている。</p>	<p>図表 2-(2)-④</p> <p>図表 2-(2)-⑤</p> <p>図表 2-(2)-⑥</p>
<p>ウ 監査総合情報システム</p> <p>国土交通省は、効率的かつ効果的な監査の実施を図る観点から、監査の際に事業者情報を検索及び閲覧できるよう、道路運送事業者の情報を蓄積する「運送事業者監査総合情報システム」（旧称「道路運送関係行政情報システム」。以下「監査総合情報システム」という。）を平成 19 年 3 月から運用している。</p> <p>監査総合情報システムは、国土交通省本省と各地方運輸局等をネットワークで接続しており、各地方運輸局等が、道路運送事業者の事業者名、電話番号、営業所名称、処分状況等のデータの更新を行っている。これらのデータは、国土交通省本省、地方運輸局等の監査業務において、監査対象事業者を決めた後の事業者情報の確認等に利用されている。</p>	<p>図表 2-(2)-⑦</p>
<p>監査総合情報システムは、平成 24 年度の大規模改修を経て、25 年度以降は年間約 1,200 万円から 1,500 万円で運用されている。</p>	<p>図表 2-(2)-⑧</p>
<p>なお、監査方針において、運輸支局等は、管内の事業者に係る監査の端緒に関する情報に基づいて、優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて継続的に監視すべき事業者（以下「継続監視事業者」という。）を適切に把握しておくこととされている。継続監視事業者について、国土交通省は、具体的には、①処分後、改善の意志が感じられない事業者、②苦情の多い事業者、③違反点数の多い事業者、④その他特に監視が必要と思われる事業者等であるとしている。</p>	<p>図表 2-(2)-⑨</p>
<p>エ 新規許可事業者への監査</p> <p>地方運輸局等は、新規許可を受けた旅客自動車運送事業者（以下「新規許可事業者」という。）に対する監査（以下「新規許可監査」という。）を実施することとされている。</p> <p>平成 21 年 9 月までは、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについ</p>	<p>図表 2-(2)-⑩</p>

て」(平成14年1月17日付け国自総第423号・国自旅第148号・国自整第146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。現在は廃止されている。)に基づき、運輸開始から6か月以内に新規許可監査を実施することとされていた。

監査方針及び新監査方針においては、新規許可事業者を監査の対象とすることとされているが、その実施時期までは明示されていない。

図表 2-(2)-⑪

【調査結果】

今回、7 地方運輸局及び 15 運輸支局における監査の実施状況を調査した結果は、以下のとおりである。

ア 監査計画の策定

調査した地方運輸局における平成26年度から28年度までの監査計画の策定状況をみると、次のとおり、地方運輸局は運輸支局が作成した監査計画を受理するだけで、地方運輸局として具体的な監査計画を定めていないことが確認された。

図表 2-(2)-⑫

① 運輸支局が毎月、監査の対象や時期を記載した監査予定表を作成し、地方運輸局に報告しているものの、地方運輸局としての年度ごとの監査計画は定めていない(関東運輸局、近畿運輸局、九州運輸局)。

② 監査規則に定められた事項が網羅されていない(北海道運輸局、東北運輸局、中部運輸局、中国運輸局)。

こうしたこととなっている理由について、これらの地方運輸局では、①監査対象事業者は事故の発生、警察等からの通報を受けて選定していることが多く、事前に選定することは困難であるため、②実際に監査を行う運輸支局が独自に計画を定めれば足りるためなどとし、特段の支障はないとしており、監査計画の策定が形骸化している。

監査計画の策定目的について、国土交通省は、監査の効果的・効率的な実施に資するためであるとしている。この目的に鑑みると、地方運輸局等の実態を踏まえつつ、監査計画の策定主体、策定期間、計画期間、記載事項等を検討し、後述イの指摘事項確認監査等の計画的な実施にも資する監査計画とすることが重要である。

イ 行政処分後の再監査

2 地方運輸局(注1)及び25 運輸支局(注2)が平成25年度から27年度までの間に行った行政処分計523件のうち、再監査を実施したものは509件であった。これらのうち、行政処分を行った日から再監査を実施した日までの期間(以下「再監査期間」という。)が3か月を超過しているものが180件(35.4%)みられ、中には、約2年9か月(995日)となっているものもみられた。

図表 2-(2)-⑬

また、当省の調査時点（平成 28 年 8 月から 11 月まで。以下同じ。）で再監査を実施していないものも 14 件みられ、いずれも、行政処分から 3 か月を超過していた。

再監査が遅れた理由については、

- ① 監査の担当人員が少ないため、
 - ② 当該貸切バス事業者が再監査に非協力的であるため、
 - ③ 法令違反によっては、施設の工事が必要なものなど、対応に時間がかかる事項もあり、3 か月以内に改善されない場合があるため、
 - ④ 違反事項や処分の内容によっては、一定期間の実績を確認する必要があり、3 か月では不十分であるため
- などとしている。

しかしながら、平成 28 年 12 月から導入された指摘事項確認監査は、法令違反が確認された日から 30 日以内に実施するものとされており、当該監査において是正措置が講じられていないことが確認された場合は、さらに重い行政処分が課されることとなっていることから、規定どおりの時期に実施することが一層重要となっており、監査の計画的な実施が求められる。

また、上記③及び④のように、「対応に時間がかかる事項」や、「一定期間の実績を確認する必要がある」事項については、指摘事項確認監査実施後においても、改善状況のフォローアップが必要であり、指摘事項の内容に応じて時期を適切に設定し、計画的に実施することが重要である。

なお、再監査期間が 3 か月を超過したものの割合について地方運輸局等別にみると、東京運輸支局が 83.9%と最も多く、次いで、愛知運輸支局及び静岡運輸支局が 75.0%、宮城運輸支局及び熊本運輸支局が 71.4%などとなっていた。

一方、旭川運輸支局及び岡山運輸支局では、3 か月を超過したものはみられなかった。

（注）1 北海道運輸局及び近畿運輸局である。

2 調査対象の 15 運輸支局並びに北海道運輸局及び九州運輸局管内の計 10 運輸支局（函館、旭川、室蘭、釧路、帯広、北見、長崎、大分、宮崎、鹿児島）である。

ウ 監査総合情報システムの活用

継続監視事業者の把握等には、監査総合情報システムに入力されている行政処分情報、監査実績及び苦情の情報が活用できると考えられるが、調査した地方運輸局及び運輸支局における監査総合情報システムの活用状況をみると、次のとおり、活用に課題がある。

- ① 監査対象の選定に当たって、独自に表計算ソフト（エクセル）を作成した上で、監査情報に特化したデータベースとして、管内の運輸支局との間で共有しており、監査総合情報システムの抽出機能等は補完的に使用しているものが 2 地方運輸局（北海道、関東）ある。
- ② 監査総合情報システムは、監査対象の選定には直接使用せず、当該事業者

図表 2-(2)-⑭

図表 2-(2)-⑬
(再掲)

図表 2-(2)-⑮

の情報を確認するために補完的に使用しているとするものが 2 地方運輸局（近畿、中国）及び 8 運輸支局（札幌、東京、神奈川、大阪、広島、岡山、福岡、佐賀）ある。

こうしたこととなっている理由について、各地方運輸局及び運輸支局は、監査対象の選定に必要な情報を入手するための操作が煩雑であること、監査日などの項目での検索や処分内容などでの用語検索等ができないことなどを挙げている。

また、監査総合情報システムでは、新規許可事業者のうち、監査を実施した事業者の一覧表は CSV ファイル（注）で出力できるが、監査未実施の新規許可事業者を検索できないため、各地方運輸局が独自に表計算ソフト（エクセル）で作成した新規許可事業者一覧と、当該 CSV ファイルとを突合するなどの方法を採る必要があるなど非効率なものとなっている。

さらに、監査総合情報システムへの入力作業の実施状況をみたところ、運行管理者講習の受講実績は、地方運輸局が講習実施機関から入手した情報に基づき入力を行っているが、一度に入力できるデータ数が限られている上、入力したデータに多数のエラーが発生するため、入力を終えるまでに半年以上を要しているとする地方運輸局もみられた（九州運輸局）。同講習は平成 28 年度には全国で約 15 万 5,000 人が受講しており、前述のとおり、今後受講者は増加すると見込まれることから、効率的な入力方法の検討が重要である。

加えて、適正化機関による巡回指導の結果については、定期報告又は速報として国に報告することとされているが、監査総合情報システムに入力することとされておらず、監査総合情報システムに反映することにより、監査の効果的な実施に資すると考えられる。現行の監査総合情報システムは、平成 30 年度に更新時期を迎えるため、その際に適正化機関による巡回指導の結果の反映を検討することが求められる。

（注） CSV ファイルとは、データベースなどで、各項目のデータをカンマで区切ったテキスト形式のファイルである。

エ 新規許可事業者への監査

（7）新規許可監査の実施時期

調査した 15 運輸支局による新規許可監査の実施時期をみると、宮城運輸支局において運輸開始届出日から 6 か月以内に実施するとしているなど、9 運輸支局が独自の目安を設けている一方で、6 運輸支局は独自の目安を設けていなかった。

（4）新規許可監査の実施状況

調査した 15 運輸支局における平成 26 年度及び 27 年度の新規許可件数計 74 件の中には、次のとおり、新規許可監査が長期間実施されていない事例がみられた。

図表 2-(2)-⑯

図表 2-(2)-⑰

図表 2-(2)-⑱

図表 2-(2)-㉑

<p>① 当省の調査時点で既に新規許可監査を実施していたものは、10 運輸支局で計 45 件みられた。これらのうち、運輸開始届の提出日（東京、神奈川、山梨及び奈良運輸支局においては、運輸開始日。以下「運輸開始届出日等」という。）から新規許可監査の実施日までの期間が 6 か月を超えているものは、9 運輸支局で計 30 件（66.7%）みられた。中には、当該期間が約 1 年 5 か月（512 日）となっているものもみられた。</p>	
<p>なお、新規許可監査の実施日までの期間の平均は、219.3 日と 6 か月（約 180 日）より長くなっている。</p>	<p>図表 2-(2)-㉔</p>
<p>② 当省の調査時点で新規許可監査を実施していないものは、10 運輸支局で計 29 件みられた。これらのうち、運輸開始届出日等から当省の調査時点までの期間が 6 か月を超えているものは、6 運輸支局で計 13 件（44.8%）みられ、中には、当該期間が約 2 年 3 か月（814 日）となっているものもみられた。</p>	
<p>新規許可監査を長期間実施していない理由について、運輸支局は、</p> <p>① 死亡その他の重大事故や通報などにより、突発的に優先順位の高い案件が入ってくると、新規許可事業者の監査については後回しになるため、</p> <p>② 運行実績や関係書類がそろっていないと、監査を実施する意味がないため</p> <p>などとしている。</p>	<p>図表 2-(2)-㉕</p>
<p>国土交通省は、平成 29 年 6 月 9 日に監査方針を改正し、従来監査対象となっていた長期間監査を実施していなかった事業者を監査対象から除外し、適正化機関による巡回指導の対象にすることにより、継続監視事業者に対する監査に注力するとしている。適正化機関による巡回指導の活用を含む監査業務の見直しを行う際には、新規許可監査も適切な時期に実施できるよう、監査に当たる職員の業務量等についても検討することが重要である。</p>	<p>図表 2-(2)-㉖ 図表 2-(2)-㉗</p>
<p>【所見】</p> <p>したがって、国土交通省は、地方運輸局等における監査の徹底等を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>総合的な対策に基づき、法令違反の早期是正、不適格者の排除等や監査等の実効性の向上を図る観点から見直された監査等について、適時かつ適切に実施されるよう工程管理の在り方を検討し、その結果を地方運輸局等に示すこと。その際、</p> <p>① 新たに導入された指摘事項確認監査等必要な監査の適時かつ適切な実施に資するよう、地方運輸局等の実態を踏まえつつ、監査計画の策定主体、策定期間等を検討し、現行の監査計画の在り方を見直すこと。</p> <p>② 監査総合情報システムについて、監査対象の効率的かつ確実な把握に活用できるように、監査日などの項目での検索や処分内容などでの用語検索、監査未実</p>	

<p>施の新規許可事業者の一覧等のCSVファイルなどの利用が容易な形式での出力等の機能を付加すること。</p> <p>また、監査総合情報システムへの情報入力の効率化を図ること。</p> <p>さらに、新たに導入される適正化機関による巡回指導の情報は、監査に際し有益な情報であると考えられることから、監査総合情報システムへの入力等を検討すること。</p> <p>③ 新規許可監査の実施時期の目安を示すとともに、適正化機関の活用を含む監査業務の見直しに当たっては、長期間監査が未実施の新規許可事業者が生じないように検討すること。</p>	
--	--

図表 2-(2)-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（報告、検査及び調査）

第 94 条 （略）

2・3 （略）

4 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして自動車、自動車の所在する場所又は道路運送事業者、自家用有償旅客運送者その他自動車を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所その他の事業場（道路運送事業、自家用有償旅客運送の業務又は自動車の管理に係るものに限る。）に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

図表 2-(2)-② 自動車運送事業等監査規則（昭和 30 年運輸省令第 70 号）（抜粋）

（監査計画）

第 4 条 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貨物自動車運送事業（特別積合せ貨物運送をするものに限る。）に関する監査計画を定め、これを地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長に通知しなければならない。

2 地方運輸局長は、前項の自動車運送事業以外の自動車運送事業、自動車分解整備事業及び優良自動車整備事業に関する監査計画を定めなければならない。

3・4 （略）

5 前四項の監査計画は、年度ごとに監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項その他の監査の実施の概要について、定めるものとする。

（監査方法）

第 5 条 監査は、監査計画に基づいてこれを行う。ただし、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長が特に必要と認める場合は、監査計画に基づかないで監査を行うことができる。

図表 2-(2)-③ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

なお、一般監査を実施した事業者において、全般的な法令遵守状況を確認する必要があると認められた場合は、特別監査に切り替えるものとする。

①～② （略）

② 行政処分等を受けた際に、事業の改善状況の報告を命じられた事業者

③ （略）

4. （略）

5. 監査の実施方法等

(1) 監査の実施に当たっては、各地方運輸局の自動車交通部、自動車監査指導部及び自動車技術安全部並びに各運輸支局（運輸監理部を含む。）が連携して、効率的、効果的な実施を図るものとする。

(2) （略）

(3) 監査は、大別して次の方法により実施するものとする。

① 臨店による監査（事業者の営業所その他の事業場又は事業用自動車の所在する場所に立ち入って実施するもの（③を除く。））

② 呼出による監査（当該事業者の代表者若しくはこれに準ずる者又は運行管理者等事業運営の責任者（以下「代表者等」という。）を地方運輸局又は運輸支局等へ呼び出して実施するもの）

③ 街頭監査（事業用自動車の所在する場所へ立ち入って実施するものであって、バスに係る発着場等街頭において実施するもの）

(4) （略）

(5) 次のいずれかの場合は、呼出による監査を実施することができるものとする。

① 3. ②の事業者の監査を実施する場合

② 監査端緒により確認する事項が限定的であり、臨店によらなくても支障がないと判断される場合

(6) 3. ②の事業者の監査は、行政処分等を行った日から原則として3月以内に実施するものとする。

図表 2-(2)-④ 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
軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

II. 対策の主な内容

以下、基本的な考え方に沿って、対策の主な内容を示す。

(1)・(2) (略)

(3) 監査等の実効性の向上

① 国の監査・審査業務の見直し

- ・ 上記(2)に掲げる目的を達成するため、国の監査業務は、問題のある事業者や運行管理者に対する迅速かつ厳格な対応と、継続的な監視に重点化
- ・ 国は、このような重点化を実効性あるものにするため、下記②に掲げる民間の取組を的確に支援
- ・ 事業許可やその更新に関する国の審査業務においても、安全な運行を継続的に行う能力について、厳格なチェックを実施

②・③ (略)

(4)・(5) (略)

図表 2-(2)-⑤ 一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自
安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

2. 監査の種類

事業者に対する監査の種類は、次のとおりとする。

(1)～(3) (略)

(4) 指摘事項確認監査

次の①及び②の監査を指摘事項確認監査とする。

- ① 特別監査又は一般監査において、輸送の安全に関わる緊急を要する重大な法令違反（「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 157 号、国自旅第 227 号、国自整第 220 号）3.（7）各号に掲げる違反をいう。）以外の違反のおそれがあると認められる事項が確認された場合に、当該確認の日から 30 日以内に是正状況を確認するために行う監査
- ② 街頭監査において輸送の安全に関わる重大な法令違反（所要の交替運転者がいない場合、運転者の疲労、疾病等により安全な運行が継続できないおそれを確認した場合、明らかな酒気帯び及び無車検運行をいう。）以外の違反事項が確認された場合に、街頭監査の日から 30 日以内に是正状況を確認するために行う監査

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

(略)

①～⑱ (略)

- ⑱ 指摘事項確認監査の際に、事業の改善状況の報告を命じられた事業者
- ⑲ (略)
- 4. (略)
- 5. 監査の実施方法等
 - (1)～(4) (略)
 - (5) 次のいずれかの場合は、呼出による監査を実施することができるものとする。
 - ① 2.(4)の指摘事項確認監査を実施する場合
 - ② 監査端緒により確認する事項が限定的であり、臨店によらなくても支障がないと判断される場合
 - (6)～(8) (略)
 - (9) 3.⑱に基づき実施する監査については、指摘事項確認監査の日から30日以内に実施するものとする。
- 6. (略)
- 7. 是正指示書の交付及び指摘事項確認監査
 - (1) 特別監査、一般監査又は街頭監査の際に法令違反事項を確認した場合、是正指示書を交付する。なお、当該是正指示書には、「直ちに是正すること」及び「運輸支局等又は地方運輸局が30日以内に指摘事項確認監査を行う」旨を記載するものとする。
 - (2) 街頭監査において他管轄の事業者に対し是正指示書を交付した場合は、直ちにその旨を事業者の営業所を管轄する運輸支局等へ通知する。
 - (3) 是正指示書を交付した場合又は(2)により交付した旨の通知があった場合、事業者の営業所を管轄する運輸支局等又は地方運輸局は、当該是正指示書の交付の日から30日以内に2.(4)の指摘事項確認監査を行う。

図表 2-(2)-⑥ 一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 157 号・国自旅第 227 号・国自整第 220 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

- 1. 通則
 - (1) 行政処分の種類は、軽微なものから順に、自動車その他の輸送施設の使用の停止処分（以下「自動車等の使用停止処分」という。）、事業の停止処分及び許可の取消処分とする。
 - また、これに至らないものは、軽微なものから順に、勧告、警告とし、行政処分とこれらを合わせたものを「行政処分等」という。
 - (2)～(15) (略)
- 2.・3. (略)
- 4. 事業の停止処分
 - (1) 事業の停止処分は、次の①、②又は③のいずれかに該当することとなった場合（5.(1)又は5.(2)に該当する場合を除く。）に、当該違反営業所等に対して行うものとする。
 - なお、①による事業の停止処分は6月以内の期間を定めて行うとともに、2回目以降の発動は、前回の発動の後に付された違反点数の累計が51点以上となった場合に行うものとする。

①・② (略)

③ 貸切の監査方針 2. (4)①に規定する指摘事項確認監査（以下「指摘事項確認監査」という。）において、是正措置が講じられていないことを確認した場合。ただし、自助努力では実施不可能な厳にやむを得ない事情があつて、是正措置が講じられていない場合又は記載事項の不備を確認したが、当該不備が不注意から起こる見落としとしてであることが明らかな場合は、この限りでないが、これらの場合であっても、許容しうる最も短い期間を定めて是正措置が講じられたことを報告させ、それを確認できたときのみとする。

(2)～(10) (略)

(11) (1)③の場合の事業の停止期間は、3日間とし、行政処分等（許可の取消処分を除く。）の際に付加するものとする。

5. 許可の取消処分

(1) 許可の取消処分は、次の①から⑥までのいずれかに該当することとなった場合（(2)に該当する場合を除く。）に行うものとする。ただし、許可の取消処分を行うことにより、地域住民等の生活交通の確保、高齢者、身体障害者等移動制約者の移動手段の確保その他公共の利益に著しい障害が生じるおそれがある場合であつて、事業者が改善計画を文書で提出し、これに従つて改善措置を講じることにより、輸送の安全及び利用者の利便が確保されると認められる場合には、3. に規定する自動車等の使用停止処分又は 4. に規定する事業の停止処分を行うことができるものとする。

①～⑤ (略)

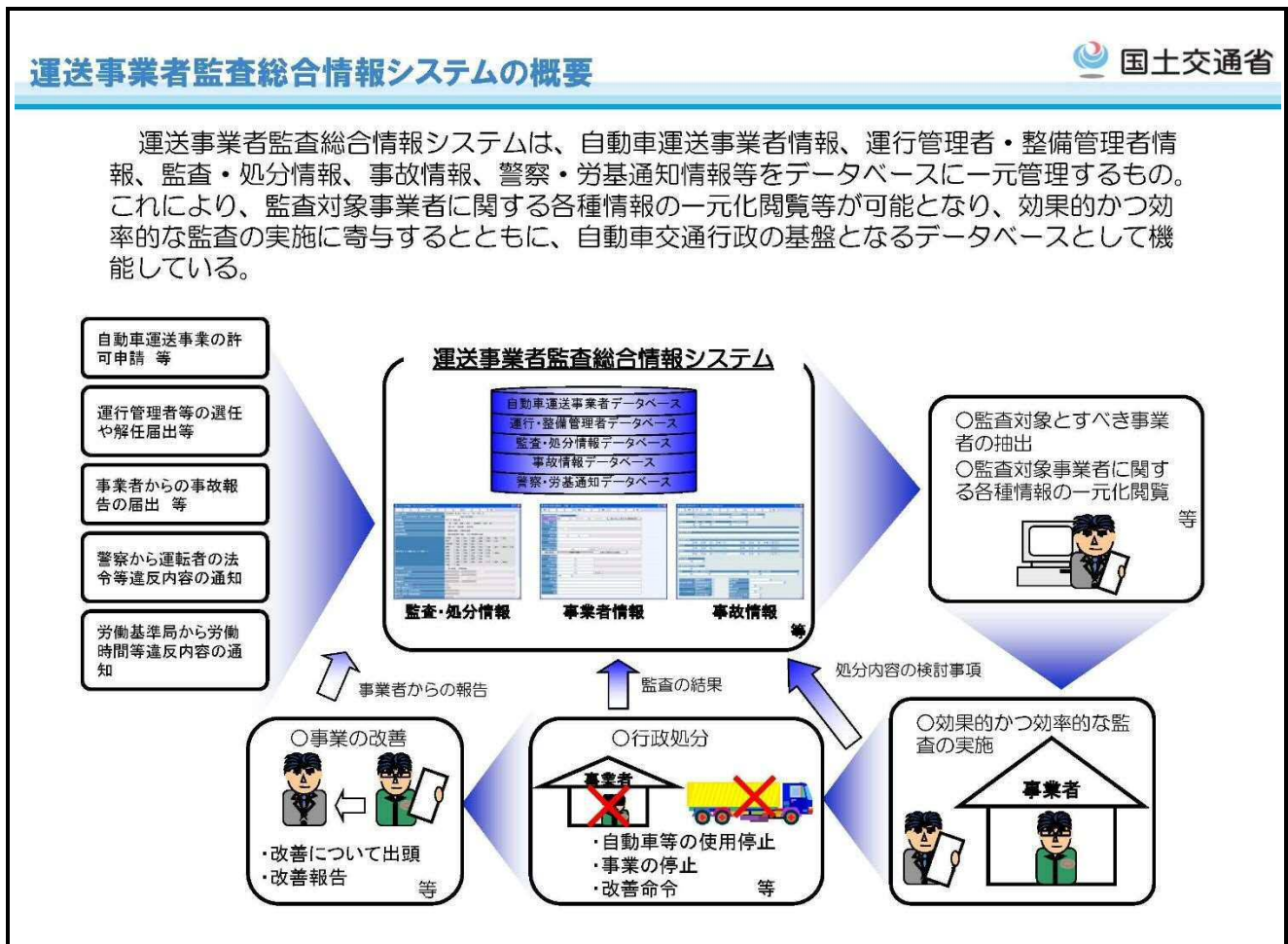
⑥ 指摘事項確認監査において、是正措置が講じられていないことを確認し、このため事業の改善状況の報告を命じるとともに、貸切の監査方針 3. ⑱に基づき実施する監査において、なお、是正措置が講じられていないことを確認した場合。ただし、自助努力では実施不可能な厳にやむを得ない事情があつて、是正措置が講じられていない場合又は記載事項の不備を確認したが、当該不備が不注意から起こる見落としとしてであることが明らかな場合は、この限りでないが、これらの場合であっても、許容しうる最も短い期間を定めて是正措置が講じられたことを報告させ、それを確認できたときのみとする。

(2)・(3) (略)

(注) 1 下線は当省が付した。

2 下線部の「貸切の監査方針」とは、「一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）をいう。

図表 2-(2)-⑦ 監査総合情報システムの概要



(注) 国土交通省の資料による。

図表 2-(2)-⑧ 監査総合情報システムに係る予算額

(単位：千円)

年度		平成 22	23	24	25	26	27	28	29
旧システム	運用支援・維持管理	23,617	23,617	13,675	—	—	—	—	—
	機器賃貸借	11,998	8,458	5,638	—	—	—	—	—
現システム	開発経費	—	—	57,835	—	—	—	—	—
	改修経費	—	—	—	—	—	—	3,204	7,884
	運用支援・維持管理	—	—	2,471	4,403	4,529	4,529	4,529	6,843
	機器賃貸借	—	—	3,129	7,349	7,559	7,559	7,559	756
計		35,615	32,075	82,748	11,752	12,088	12,088	15,292	15,483

(注) 1 当省の調査結果による。
2 平成 29 年度は要求額である。

図表 2-(2)-⑨ 自動車運送事業の監査方針について(平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知)(抜粋)

4. 監査対象事業者の把握

(1) 運輸支局、運輸監理部及び沖縄総合事務局(以下「運輸支局等」という。)は、当該管内の事業者に係る監査端緒に関する情報に基づいて、優先的に監査を実施すべき事業者及び法令違反の状況を踏まえて継続的に監視すべき事業者を適切に把握しておくものとする。

(2) 運輸支局等(沖縄総合事務局を除く。)は、随時、(1)により把握した事業者に関する情報を地方運輸局と共有するものとする。

なお、把握した事業者が他の運輸支局等の管轄区域内に営業所を有する場合、地方運輸局は当該運輸支局等に対し、当該事業者に係る情報を提供するものとする。

(3) (略)

図表 2-(2)-⑩ 旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて(平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 423 号・国自旅第 148 号・国自整第 146 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)(抜粋)

(略)

1. 監査等の種類及び対象

(1) (略)

(2) 巡回監査

① 概ね 6 月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可(譲渡譲受の認可を含む。)を受け、又は増車の届出を行った事業者のうち巡回監査が必要と認められる事業者

②～⑮ (略)

(3)・(4) (略)

2.～4. (略)

(注) 現在は廃止されている。

図表 2-(2)-⑪ 監査方針及び新監査方針における新規許可事業者に対する監査に係る規定

○ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

1.・2. （略）

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

（略）

①～⑩ （略）

⑫ 新規許可又は事業の譲受の認可を受けた旅客自動車運送事業者（譲り受けた事業と同種類の旅客自動車運送事業を既に経営している事業者を除くことができる。）

⑬～⑳ （略）

4.～7. （略）

○ 一般貸切旅客自動車運送事業の監査方針について（平成 28 年 11 月 18 日付け国自安第 155 号・国自旅第 225 号・国自整第 218 号国土交通省自動車局長通知）（抜粋）

1.・2. （略）

3. 監査対象事業者

特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。この場合、当該事故又は当該違反が社会的影響の大きいもの又は悪質なものである場合には特別監査を実施するものとし、それ以外の場合には一般監査を実施するものとする。

（略）

①～⑩ （略）

⑪ 新規許可又は事業の譲受の認可を受けた事業者（一般貸切旅客自動車運送事業を既に経営している事業者を除くことができる。）

⑫～⑲ （略）

4.～8. （略）

図表 2-(2)-⑫ 監査規則に定められた事項を記載した監査計画を定めていない事例

地方運輸局名	概要	策定していない理由
① 地方運輸局が監査計画を定めず、運輸支局が毎月、監査の対象や時期を記載した監査予定表を作成している例		
関東運輸局	<p>毎月運輸支局が作成した監査対象及び監査時期を記載した監査予定表（監査計画）をもって、監査計画に代えている。</p> <p>運輸支局が入力した監査計画の内容は運輸局が確認している。</p>	<p>監査計画について、関東運輸局内においては、特別監査（社会的影響が大きい事故等を引き起こした場合）を運輸局が行い、その他の一般監査等を運輸支局が行うという分担をルール化しているため。</p>
近畿運輸局	<p>自動車運送事業の監査方針及び自動車運送事業者に対する監査の実施要領を定め、監査対象の選定の考え方を示しているものの、年度ごとの対応については、管内運輸支局に対し、運輸支局別の監査等目標値を年度当初の会議において示しているのみで、監査規則に沿った監査計画は作成していない。</p> <p>監査対象の具体的な選定は、監査方針の考え方に沿って、管内事業者等の状況を日常的に把握している運輸支局に任せており、それ以外は、問題があるとみられる事業者があった場合に個々に指示する程度である。</p> <p>ただし、運輸支局からは、次月の監査対象の予定リストの報告を求めている。</p>	<p>監査の目的は、事故を未然に防ぐというものであり、監査は、臨機応変に必要な事業者に対し必要なタイミングで実施すべきもので、件数のノルマの達成を優先すべきではないと考えているため。</p>

地方運輸局名	概要	策定していない理由
九州運輸局	<p>平成 21 年度から数年間は監査規則に基づく監査計画を策定したが、最近 3、4 年は策定していない。</p> <p>管内運輸支局に対して各運輸支局の年間監査実施目標事業者数を提示し、各運輸支局から四半期ごとの監査実施目標事業者数の報告を求めた上で「監査実施計画」を策定しているものの、策定した計画は、管内運輸支局に提示していない。</p> <p>なお、福岡運輸支局では、九州運輸局から監査実施計画は提示されていないが、毎月末に同支局の監査部門の職員による会議を開催して、監査対象事業者、監査担当者等を協議し、同支局内の決裁を経て、監査実施日、監査予定事業者の名称・営業所・保有台数・所在地、監査部門担当官、監査の端緒等を記載した監査計画を毎月策定しており、同計画に基づき監査を実施しているとしている。</p>	<p>監査は端緒がなければ実施することができないことなどから、年間計画を策定することは困難な上、具体的な監査計画については、県内事業者の状況を十分把握できており、かつ実際に監査を実施する運輸支局でなければ策定は困難である。</p>
② 運輸支局ごとの監査実施目標数を計上したものを監査計画としており、監査規則に定められた事項が記載されていない例		
東北運輸局	<p>毎年度、「自動車運送事業の監査方針及び監査実施計画」を策定し、運輸支局ごとの監査件数の計画を示しているが、監査対象、監査時期は具体的に定めていない。</p>	<p>監査の対象は「自動車運送事業の監査方針について」（平成 26 年 1 月 27 日一部改正。内容は、国土交通本省が策定した監査方針とほぼ同じ）に記載し、監査時期については、重要な法令違反の疑いのある事業者から優先的に実施するほか、社会的影響の大きい事故又は違反が発生した場合には速やかに実施することとしている。</p>

地方運輸局名	概要	策定していない理由
中部運輸局	<p>毎年度、監査実施方針、重点事項等を記載した監査計画を作成しているが、監査の対象、監査時期、監査の分担等は、平成 25 年 9 月に中部運輸局で策定した監査方針に基づき実施している。具体的な実施内容等については、本省から示された「自動車運送事業監査関係業務処理要領内規」（平成 25 年 10 月、27 年 1 月最終改正）に基づいている。</p> <p>また、運輸支局において、毎月監査対象事業者を記載した監査実施計画を作成している。</p>	<p>監査対象事業者としては、①長期未実施の事業者のほか、②社会的影響が大きい事故、違反等を端緒とするもの、③法令違反に関する具体的な苦情や通報（関係機関、内部告発等）を端緒とするものがあり、臨機応変に実施する必要があるため。</p>
中国運輸局	<p>毎年度、監査計画（管内全体分及び管内各運輸支局分）を策定し、年度末又は年度初めの会議等で各運輸支局に示達しているが、貸切バス（貸切）のほか、路線バス（乗合）、タクシー（乗用）、トラック（貨物）を一括して、過去 3 年間の監査実績等に基づき当該年度の監査実施目標数を計上したものであり、監査規則第 4 条第 5 項で規定された、監査の対象、監査の時期、監査の分担、監査事項等は記載していない。</p> <p>これを受けて各運輸支局が具体的な監査計画を策定することになっている。</p>	<p>監査担当職員は、貸切のほか、乗合、乗用、貨物の全業種を担当していることから、ほとんどの場合、監査は、事故の発生、警察及び労働局からの通報等を端緒に実施しているのが実態であり、監査規則に定められたとおりに監査計画を策定しても、そのとおりに実施することは難しい。</p>
③ 運輸支局が報告した監査対象事業者一覧をまとめたものを監査計画としており、監査規則に定められた事項が記載されていない例		
北海道運輸局	<p>「北海道運輸局自動車運送事業業監査実施要領」（平成 14 年 7 月 1 日付け北自監第 3 号・北技安第 1 号北海道運輸局長通知）に基づき、各運輸支局から自動車運送事業の監査対象事業者一覧を上申させ、これを取りまとめて毎年 4 月末までに監査計画を策定しているが、監査規則第 4 条第 5 項で定められた事項のうち、監査の時期、監査の分担及び監査事項を監査計画に記載していない。</p>	<p>運輸支局では、年度当初に、対象事業者ごとの監査実施時期を決定しているものではないことから、監査計画にこれを記載することは困難である。</p> <p>運輸支局は、左記実施要領に基づき、毎月、監査対象・時期を記載した監査予定表を作成し、支障なく監査を実施している。</p>
④ 監査計画を策定していない年度がある例		
中国運輸局	<p>平成 26 年度及び 27 年度については策定したが、25 年度については策定しなかった。</p>	<p>理由は不明である。</p>

（注）当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑬ 行政処分件数及び再監査期間

(単位：件、日)

運輸支局名 (※は運輸局 名)	行政処分件数		再監査期間					
	うち、再監査を 実施した件数(A)	3か月を超過しているもの		平均日数	最短日数	中央値	最長日数	
		件数(B)	B/A					
(合計)	523	509	180	35.4%	102.1	0	77	995
札幌	30	30	5	16.7%	81.6	0	48	566
函館	8	8	5	62.5%	117.8	8	110.5	293
旭川	16	16	0	0.0%	44.6	1	44.5	91
室蘭	16	16	5	31.3%	79.8	14	74	180
釧路	6	6	2	33.3%	79.5	19	36	192
帯広	17	17	4	23.5%	72.4	2	72	242
北見	10	10	1	10.0%	44.5	12	34.5	105
宮城	7	7	5	71.4%	216.1	27	226	514
福島	12	11	2	18.2%	90.8	50	87	185
東京	60	56	47	83.9%	175.9	66	142.5	610
神奈川	41	41	11	26.8%	88.2	2	65	370
山梨	35	35	2	5.7%	67.5	59	64	95
愛知	28	28	21	75.0%	136.2	51	125.5	321
静岡	12	12	9	75.0%	191.2	48	180.5	385
大阪	47	46	8	17.4%	67.7	6	61.5	482
奈良	8	8	3	37.5%	97.6	57	80.5	226
広島	7	7	1	14.3%	112.4	20	71	403
岡山	7	5	0	0.0%	39.6	4	47	65
福岡	40	37	14	37.8%	109.0	1	84	576
佐賀	8	8	4	50.0%	97.1	35	95	149
長崎	13	13	4	30.8%	118.7	47	87	310
熊本	8	7	5	71.4%	306.6	44	188	995
大分	16	16	2	12.5%	50.2	5	40.5	121
宮崎	7	6	2	33.3%	123.7	42	56	448
鹿児島	18	18	3	16.7%	79.9	20	46.5	463
※北海道	40	39	14	35.9%	83.3	6	67	298
※近畿	6	6	1	16.7%	65.3	0	45	204

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「行政処分件数」は、平成 25 年度から 27 年度までに行った行政処分の件数である。

図表 2-(2)-⑭ 運輸支局における再監査が遅れた理由

運輸支局名	理由
① 監査の担当人員が少ないため	
愛知	監査を担当する実施体制に比べ、監査対象事業者が多いため
岡山	監査室担当のマンパワーが実質3人であり、事案の精査に時間を要するため
② 当該貸切バス事業者が再監査に非協力的であるため	
福島	事業の改善に非協力的であることから、特別監査を実施する旨の最後通告を発しようとして何度も試みているが、いまだに接触できていないため
愛知	再監査は、貸切バス事業者における違反行為の改善がある程度進んでいなければ実施する意味がなく、取組が遅延している事業者については実施時期が遅延する傾向にあるため
熊本	改善状況について事業者に架電したところ、「通院のため運輸支局への出頭が困難」「最近貸切バス事業の実績がない」などという旨の説明を受けたため
③ 法令違反によっては、施設の工事が必要なものなど、対応に時間がかかる事項もあり、3か月以内で改善されない場合があるため	
大阪	行政処分において施設の改善について指摘したことから、期間内に対応できないことが明らかであったため
④ 違反事項や処分の内容によっては、一定期間の実績を確認する必要があり、3か月では不十分であるため	
宮城	行政処分により車両が長期にわたって使用停止となった場合は、使用再開後の改善状況を確認するために、一定の期間を置いてから改善状況を確認する必要があるため
東京	乗務時間の改善及び点呼の実施の改善が不十分であったことから、再指導を行い、一定期間を置いた後に改善確認を完了したため
大阪	行政処分において点呼簿の記載状況について指摘したことから、改善を担保すべく、ある一定期間の記載状況を確認する必要があるため

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑮ 監査対象の選定等における監査総合情報システムの活用状況

地方運輸局・ 運輸支局名	概要
<p>① 監査対象の選定に当たって、監査総合情報システムの抽出機能等は活用しておらず、独自に表計算ソフト（エクセル）を作成した上で、監査情報に特化したデータベースとして、管内の運輸支局との間で共有しているもの：2 地方運輸局（北海道、関東）</p>	
北海道運輸局	<p>監査総合情報システムが監査に特化したシステムではなく、監査対象の選定に必要な情報を入手するための操作が煩雑であることから、北海道運輸局として独自に監査情報に特化したデータベースをエクセルで作成し、北海道運輸局管内の運輸支局も使用可能な共用ドライブ上に掲載し、全局で共有している。このため、監査総合情報システムよりもこのデータベースを使用して監査対象を選定することが多い。</p>
関東運輸局	<p>関東運輸局管内の監査対象事業者の情報が入力された独自のエクセル表を「監査対象事業者リスト」として、関東運輸局及び管内の運輸支局が共有して使用している。</p> <p>監査総合情報システムは、事業の種類、管轄運輸支局、期間等を指定して監査の端緒（警察通報や労基通報等）ごとに事業者（営業所）を抽出する機能を有しており、監査対象事業者リストは、監査対象事業者の優先順位や処理状況を確認・共有するために作成しているもので、監査総合情報システムの情報を補完するものとしている。</p>
<p>② 監査総合情報システムは、監査対象を選定した後で、当該事業者の情報を確認するために補完的に使用しているとするもの：2 地方運輸局（近畿、中国）及び8 運輸支局（札幌、東京、神奈川、大阪、広島、岡山、福岡、佐賀）</p>	
近畿運輸局	<p>監査総合情報システムは、監査対象とする事業者に係る基礎情報を得るため、閲覧し活用している。</p> <p>また、許可申請の審査において当該事業者の行政処分・事故発生の状況の履歴や事業計画の誤り（営業所の所在地、位置等）を確認したり、事故報告を受理した際に事業者の基本情報を把握したりと、事業者台帳として活用している。</p>
中国運輸局	<p>監査総合情報システムによる情報は、事業者台帳のような形で利用しており、これにより直接、監査対象事業者を選定するという形では利用していない。</p> <p>監査は、貸切バスのほか路線バス、タクシー及び貨物トラックが対象であり、監査端緒も、事故の発生、他機関等からの通報等である。</p>

地方運輸局・ 運輸支局名	概要
札幌運輸支局	<p>監査対象事業者の選定に際して、監査総合情報システムは活用せず、その代わりに北海道運輸局管内で共用している監査情報のデータベース（エクセル形式）を活用している。このデータベースは、例えば、「監査日」や「処分内容」といった特定の用語（項目）による検索が可能であるが、監査総合情報システムは同じことができない。</p> <p>なお、監査総合情報システムを全く活用しないということではなく、監査対象が決まった場合に、事業者情報の収集などで補足的に使用することはある。</p>
東京運輸支局	<p>関東運輸局と共有している「監査対象事業者リスト」から監査対象事業者を抽出し、監査計画を作成している。「監査対象事業者リスト」の作成に当たっては、監査総合情報システムでの事業者情報を参考にしており、監査実施前にも監査総合情報システムから直近の事業者情報を得ている。</p>
神奈川運輸支局	<p>監査総合情報システムとは別に、関東運輸局の監査マニュアル（旅客）に基づき、「監査対象事業者リスト」に入力している。「監査対象事業者リスト」はエクセルファイルであるため、条件を設定して監査対象事業者を抽出するための操作が可能である。</p>
岡山運輸支局	<p>監査総合情報システムは、いわゆる事業者版住民基本台帳のようなものであり、事業者の基礎的データバンクであると認識しているため、監査対象事業者を選定する際には、利用していない。</p>
福岡運輸支局	<p>福岡運輸支局の輸送部門から監査部門に対し、新規許可事業者の名称や事業を開始した旨の情報が監査総合情報システムとは別に随時提供され、監査部門は、その情報も踏まえて監査計画を作成し、監査を実施している。</p> <p>福岡運輸支局では、各事業者の事業実施に関する内容等に変更があれば、随時、監査総合情報システムに追加していくが、監査総合情報システムに入力されている情報は、各事業者のデータで、事業者台帳の電子データ版にすぎず、特定の事項の入力による検索機能はない。</p> <p>このため、監査総合情報システムの情報は監査対象事業者の選定には全く活用できず、監査を実施する時点で当該事業者の状況を確認する手段としてしか活用できない。</p>
熊本運輸支局	<p>九州運輸局管内における運行管理者等一般講習の修了者に係る情報については、監査総合情報システムにより把握可能であり、貸切バス事業者に対する監査時において、運行管理者手帳により受講状況を確認できない場合、必要に応じて、運行管理者の講習の受講状況を確認することにより、当該情報を活用している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑯ 監査総合情報システムへの運行管理者講習受講者の情報入力作業等

地方運輸局・ 運輸支局名	概要
福岡運輸支局	九州運輸局が同局・管内運輸支局の共通フォルダに収納した運行管理者講習受講者に係る電子データを監査総合情報システムに入力している。入力数は年間約3,000人であるが、これを一度に入力するとエラーが生じることから、100人単位でしか入力することができない。また、100人分を入力すると、運行管理者でない受講者がいる、フリガナの誤りがある、姓と名の間が空いていないなどの理由から、少なくとも20人程度のエラーが発生し、その都度確認を行う必要がある。こうしたことから、平成28年度分の入力作業は、九州運輸局から入力指示があった時点から約5か月経過した現時点（当省の調査時点）で3分の2程度しかできていない。
東京運輸支局	NASVA及び民間認定機関の双方から運行管理者講習の受講者に係る情報の提供を受けており、受講歴を監査総合情報システムに入力している。
大阪運輸支局	NASVA及び民間認定機関から、運行管理者講習の受講者に係る情報の提供を受けており、受講歴を監査総合情報システムに入力している。貸切バス事業者の監査に当たり、事前に事業者の基礎情報（運行管理者講習の受講者に係る情報を含む。）を監査総合情報システムで確認している。
奈良運輸支局	NASVAの窓口となっているのが保安部門のため、監査総合情報システムへの入力作業は同部門の職員の担当としているが、同部門の職員が、入力された運行管理者に係る情報を利用することは想定しておらず、監査部門の職員が監査の端緒として活用している。その一例として、未受講者が確認された事業者について、優先的に監査を実施すべき事業者として継続監視事業者リストにリストアップしている。

（注）当省の調査結果による。

図表 2-(2)-⑰ 一般貸切旅客自動車運送適正化機関の巡回指導方針について（平成 29 年 3 月 31 日付け国自安第 272 号・国自旅第 425 号国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長通知）（抜粋）

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）第 43 条の 3 第 1 号に基づき、一般貸切旅客自動車運送適正化機関（以下「適正化機関」という。）は、一般貸切旅客自動車運送事業者（以下「事業者」という。）に対して輸送の安全を阻害する行為の防止その他法又は法に基づく命令の遵守に関し指導を行うこととされている。

今般、以下のとおり適正化機関の行う指導について方針を定めたので巡回指導の実施にあたり遺漏なきを期されたい。

1.・2. (略)

3. 巡回指導計画

(1) 年間計画の作成

適正化機関は、地方運輸局等から次年度の監査対象事業者が記載された業務実施計画（部外秘）の提供を受け、当該監査対象事業者以外を巡回指導の対象として次年度の年間計画を作成する。

(2) 月次計画の作成

適正化機関は、地方運輸局等と意見交換を行い、年間計画で巡回指導の対象となった事業者の中から優先的に巡回指導を実施すべき事業者を決定する。

優先的に巡回指導を実施すべき事業者を対象として、指導員の稼働可能日数、巡回指導に要する業務量等を勘案したうえで、巡回指導を実施する月の前月 20 日までに月次計画を作成し、運輸局等に報告する。

重大事故等により新たに国の監査対象となった事業者については月次計画における巡回指導の対象から除くこととする。

(3) 月次計画の変更

月次計画に変更が生じた場合は速やかにその旨を地方運輸局等に報告するものとする。

(4) 留意事項

巡回指導対象事業者の決定にあたっては、以下の安全に関する取り組み等を総合的に考慮するものとする。

- ① 過去の事故歴・行政処分歴
- ② 貸切バス事業者安全性評価認定
- ③ 運輸安全マネジメント評価
- ④ 利用者等からの苦情
- ⑤ A S V 車両の導入状況 等

4. 巡回指導の体制等

(1) 体制

巡回指導は、原則、適正化事業指導員 2 名 1 組の体制で、事業者の営業所を直接訪問して実施する。

(2) 頻度

巡回指導は、適正化機関の事業区域内に存する全ての営業所に対し、原則、毎年度1回実施するものとする。(国が監査を実施した又は実施する予定の事業者(継続監視対象事業者)を除く。)

なお、適正化機関の体制が整備されるまでの当面の間は、可能な範囲で巡回指導の実施に努めるものとする。

(3) 頻度の軽減措置

巡回指導の結果、貸切バス事業者安全性評価認定及び運輸安全マネジメント評価等を勘案し、優良であると認められる事業者に対しては巡回指導の頻度を軽減することを可能とする。ただし、頻度軽減は最大で2年間とする。

また、頻度軽減の対象となる事業者の割合は、当面の間は国の継続監視対象事業者数と同程度とする。

5.・6. (略)

7. 運輸局等への報告

(1) 定期報告

巡回指導により法令違反が確認された事業者(速報の対象となる事業者を除く。)であって改善報告を行わない者又は改善報告に未改善事項が確認された者について、改善報告提出期限の属する月の翌月末までに当月分を取りまとめのうえ地方運輸局等に対して報告を行うものとする。

なお、巡回指導により法令違反が確認されなかった者及び改善が完了した者についても同様に報告を行うものとする。

(2) 速報

次のいずれかに該当する場合は、定期報告によらず直ちに地方運輸局等へ報告を行うものとする。

① 正当な理由なく巡回指導を拒否した場合

② 輸送の安全に関わる緊急を要する重大な法令違反で次のいずれかに該当する場合

ア 運行管理者が全く不在(選任なし)の場合

イ 全ての運転者が健康診断を受診していない場合

ウ 運転者に対する指導監督及び特別な指導を全く実施していない場合

エ 整備管理者が全く不在(選任なし)の場合であって、事業用自動車の定期点検整備を全く実施していない場合

図表 2-(2)-⑱ 運輸支局における新規許可監査の実施時期の目安

運輸支局名	新規許可監査の実施時期の目安
札幌	実施時期を定めた規定はないが、運輸開始届の提出後、半年から1年程度で実施することとしている。
宮城、福島、奈良	実施時期を定めた規定はないが、現在も旧取扱いを参考に、運輸開始日から6か月以内に監査することとしている。
東京、神奈川、山梨	関東運輸局の定めたマニュアルに基づき、運輸開始（注2）から6か月以内に実施することとしている。
愛知	同局が定めた事務取扱規定に基づき、事業がおおむね軌道に乗った時期以降に実施することとしている。具体的には、運輸開始届の提出後、3か月以降1年以内に実施することとしている。
福岡	実施時期を定めた規定はないが、運輸開始届の提出後、1年以内に実施することとしている。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 運輸開始日と運輸開始届出日は、必ずしも同じ日ではない。

図表 2-(2)-⑱ 平成 26 年度及び 27 年度における貸切バス事業の新規許可件数及び新規許可監査の実施状況

(単位：件)

運輸 支局名	新規許可件数						
	監査実施済みの件数				監査未実施の件数		
	うち、6 か月を超過したもの				うち、6 か月を超過していたもの		
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	割合
札幌	7	5	3	60.0%	2	1	50.0%
宮城	2	2	1	50.0%	0	0	-
福島	3	3	3	100%	0	0	-
東京	18	9	7	77.8%	9	4	44.4%
神奈川	2	1	0	0.0%	1	0	0.0%
山梨	2	0	0	-	2	0	0.0%
愛知	6	4	2	50.0%	2	1	50.0%
静岡	3	0	0	-	3	3	100%
大阪	17	11	7	63.6%	6	3	50.0%
奈良	1	1	1	100%	0	0	-
広島	1	0	0	-	1	0	0.0%
岡山	1	0	0	-	1	1	100%
福岡	7	5	4	80.0%	2	0	0.0%
佐賀	2	2	0	0.0%	0	0	-
熊本	2	2	2	100%	0	0	-
合計	74	45	30	66.7%	29	13	44.8%

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「6 か月を超過したもの」とは、運輸開始届出日等から監査の実施日までの期間が 6 か月を超過したものをいう。

3 「6 か月を超過していたもの」とは、運輸開始届出日等から当省の調査時点までの期間が 6 か月を超過していたものをいう。

図表 2-(2)-⑳ 新規許可監査実施済事業者における運輸開始届出日等から新規許可監査までの日数

(単位：日)

番号	運輸支局名	日数	番号	運輸支局名	日数
1	札幌	0	24	愛知	*255
2	札幌	*245	25	大阪	*194
3	札幌	162	26	大阪	133
4	札幌	*280	27	大阪	*199
5	札幌	*439	28	大阪	*248
6	宮城	147	29	大阪	*200
7	宮城	*205	30	大阪	*210
8	福島	*365	31	大阪	84
9	福島	*217	32	大阪	*332
10	福島	*202	33	大阪	85
11	東京	*287	34	大阪	93
12	東京	*254	35	大阪	*261
13	東京	*478	36	奈良	*246
14	東京	134	37	福岡	*262
15	東京	*363	38	福岡	*254
16	東京	*214	39	福岡	*199
17	東京	*200	40	福岡	*232
18	東京	53	41	福岡	106
19	東京	*216	42	佐賀	138
20	神奈川	95	43	佐賀	155
21	愛知	100	44	熊本	*414
22	愛知	*292	45	熊本	*512
23	愛知	101			
最大日数			512		
最小日数			0		
平均日数			219.3		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 *は、6か月を超過しているものを指す。

図表 2-(2)-① 新規許可監査を長期間実施していない理由

運輸 支局名	理 由
① 死亡その他の重大事故や通報などにより、突発的に優先順位の高い案件が入ってくると、新規許可事業者の監査については後回しになるため	
宮城	他に緊急の監査等の対応を要する事案があった。
東京	緊急性を有する監査を優先しているため、新規許可事業者に対する監査を迅速に実施することができない。公安委員会からの通知事案、労働局からの通報事案、交通事故の発生事案など、早急に監査を実施しなければならないものが監査件数全体の6割を占めているのが現状である。
広島	トラックやタクシーなどの他事業を含め事故を起こした事業者への対応等、突発的かつ優先順位が高い案件が多く発生したため。
岡山	貸切バス事業者の監査は、死亡事故や通報等を端緒に実施しており、単なる新規許可事業者という理由だけでは実施していない。
福岡	事故や違反を発見した場合に臨時に監査を実施することが最優先となるため、計画どおりに監査を実施できず、新規許可監査までに時間を要する。特に、トラック事業については、労働基準局から労働時間の違反に係る通報が多く寄せられ、このような事案についても監査を実施しなければならない。
熊本	死亡事故の発生等の重大な案件に係る監査を優先的に実施しているため、新規許可監査までに時間を要した。
② 運行実績や関係書類がそろっていないと、監査を実施する意味がないため	
札幌	早く新規許可監査を実施しても、対象とする運行が少なく、書類もそろわない。
福島	新規許可事業者は、いずれも除染作業員を送迎するバス事業者であり、冬期は除染作業が実施されず、バスの運行もないことから、監査の実効性を考慮して実施を延期した。
奈良	自動車の保有台数が少ない個人事業主であることから、新規許可監査の実施を延期した。
福岡	監査の対象となる運行実績がある程度チェックできるようになってからでないと、新規許可監査を実施する意味がない。

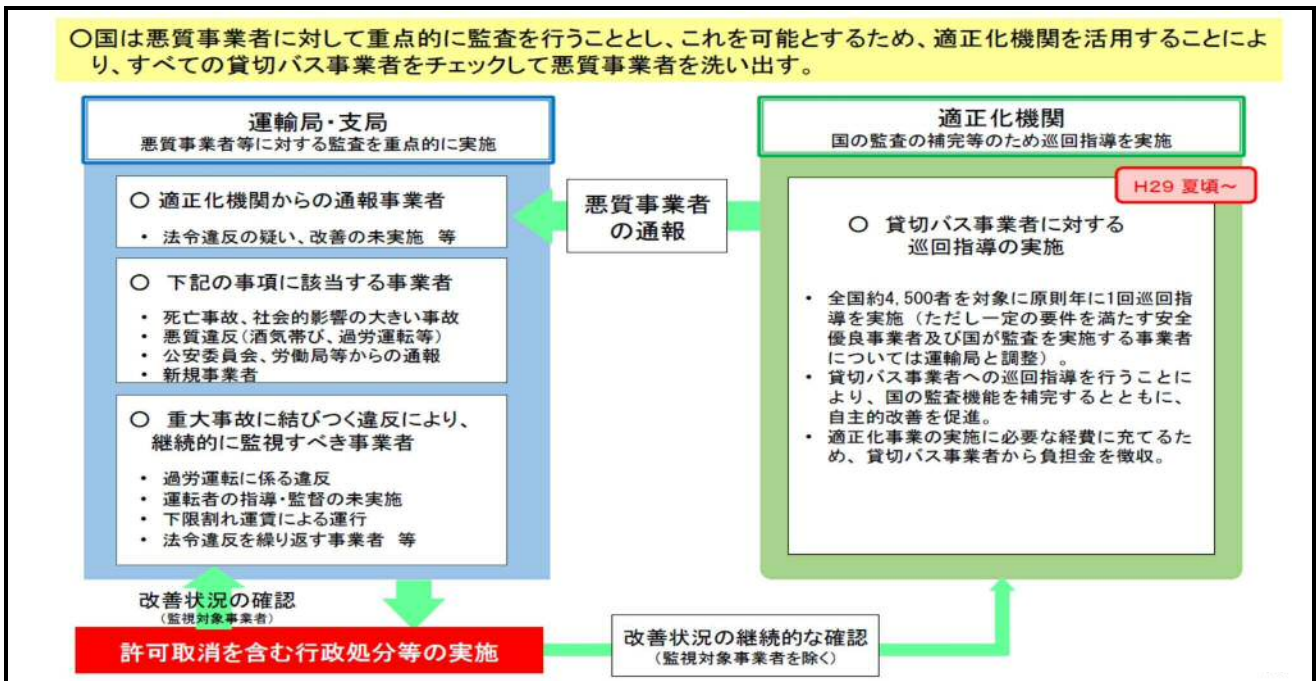
(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(2)-㉔ 自動車運送事業の監査方針について（平成 25 年 9 月 17 日付け国自安第 137 号・国自旅第 217 号・国自貨第 55 号・国自整第 161 号国土交通省自動車局長通知。平成 29 年 6 月 9 日改正）新旧対照表（抜粋）

新	旧
<p>1～2 （略）</p> <p>3. 監査対象事業者 特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。（略）</p> <p>①～⑫ （略）</p> <p>⑬ <u>過去に重大な事故を引き起こしたことや、重大な事故に結びつく法令違反が疑われること等により、継続的な監視が必要な事業者</u></p> <p>⑭～⑲ （略）</p> <p>4～8 （略）</p>	<p>1～2 （略）</p> <p>3. 監査対象事業者 特別監査及び一般監査は、次に掲げる事業者を対象とする。（略）</p> <p>①～⑫ （略）</p> <p>⑬ <u>長期間、監査（街頭監査を除く。）を実施していない事業者（適正化事業実施機関による巡回指導があった事業者及び公益社団法人日本バス協会が行う貸切バス事業者安全性評価認定制度により認定されている事業者を除くことができる。）</u></p> <p>⑭～⑲ （略）</p> <p>4～8 （略）</p>

（注）下線は当省が付した。

図表 2-(2)-㉕ 監査における適正化機関活用の概要



（注）国土交通省の資料（第 11 回「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」）に基づき、当省が作成した。

(3) 利用者への安全情報の開示の推進

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p>	
<p>利用者が貸切バス事業者を選択する際の参考情報として、国土交通省は、平成19年から同省のホームページ上で、過去3年間の自動車運送事業者に対する行政処分状況を公表している。</p>	図表 2-(3)-①
<p>また、総合的な対策において、「貸切バスの安全性に関連する情報を利用者に的確に提供するための「見える化」を推進する」とされたことを受け、国土交通省は、企画募集のパンフレット等に貸切バスの運行事業者名を掲載するよう通達を改正し、また、旅客自動車運送事業等報告規則第3条に基づき、「一般貸切旅客自動車運送事業者安全情報報告書」を貸切バス事業者に提出させ、平成28年12月20日から、貸切バス事業者の安全情報（以下「安全情報」という。）をホームページ上で公表している。</p>	図表 2-(3)-②
<p>安全情報として公表されている事項は、①事業者の情報（事業者名、主たる事務所住所、設立年度、日本バス協会への加入状況等）、②車両の情報（大型、中型、小型の種類別に、車両数、最古・最新の年式、ドライブレコーダー導入数・率、デジタル式運行記録計導入数・率、ASV導入数・率等）、③運転者の情報（正規・嘱託・派遣・その他ごとの人数、平均勤続年数、平均給与月額の水準）、④事故・行政処分に係る情報（走行10万台キロ当たりの重大事故件数、車停止処分、事業停止等）、⑤外部機関による安全チェックの活用状況（貸切バス事業者安全性評価認定（星の数）等）等である。</p>	図表 2-(3)-③
<p>国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成28年国土交通省告示第1089号）を定め、今後は、旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項に基づいて報告された内容について、1年未満の一定の頻度で公表するとしている。</p>	図表 2-(3)-④
<p>なお、消費者庁においては、軽井沢スキーバス事故を受け、観光ツアーやスキーツアー等の貸切バスや高速乗合バスについて、消費者の利用状況、安全性に関する意識等について把握するため、アンケート調査を行い、その結果に基づき、利用者がバスを選択する際の参考となる、安全性に関する情報が分かりやすく提供されるよう、国土交通省に要請した。</p>	図表 2-(3)-⑤
<p>【調査結果】</p>	
<p>今回、安全情報の公表状況について調査した結果は、以下のとおりである。</p>	
<p>ア 国土交通省による安全情報の公表状況</p>	
<p>国土交通省が公表している安全情報を確認したところ、運転者の平均勤続年数が50年以上となっているもの（10事業者）など、誤記が疑われるものがみ</p>	図表 2-(3)-⑥
<p>国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成28年国土交通省告示第1089号）を定め、今後は、旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項に基づいて報告された内容について、1年未満の一定の頻度で公表するとしている。</p>	図表 2-(3)-⑦
<p>国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成28年国土交通省告示第1089号）を定め、今後は、旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項に基づいて報告された内容について、1年未満の一定の頻度で公表するとしている。</p>	図表 2-(3)-⑧
<p>国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成28年国土交通省告示第1089号）を定め、今後は、旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項に基づいて報告された内容について、1年未満の一定の頻度で公表するとしている。</p>	図表 2-(3)-⑨
<p>国土交通省は、「旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項」（平成28年国土交通省告示第1089号）を定め、今後は、旅客自動車運送事業運輸規則第47条の7第1項に基づいて報告された内容について、1年未満の一定の頻度で公表するとしている。</p>	図表 2-(3)-⑩

られた。

国土交通省は、公表に当たって、基本的には事業者が報告した内容をそのまま公表するとしているが、上記のような誤記が疑われるものの有無や、事業者からの報告内容と国土交通省が保有している行政処分に係る情報等との整合性を確認するなどの取組が、安全情報の信頼性向上のために重要である。

公表項目のうち、特に「平均給与月額の水準」について、安全性との関係を利用者に分かりやすく解説する必要がある。

また、「ASV」、「デジタル式運行記録計」、「貸切バス事業者安全性評価認定」などの用語について特段説明がないが、利用者にはなじみが薄いと考えられる。例えば、「貸切バス事業者安全性評価認定」については、消費者庁のアンケート調査において、貸切バス事業者安全性評価認定制度を知らない人は、85.2%（注）に上っている。

これらのことから、安全情報として公表されている情報が利用者に有効に活用されないおそれがある。

（注）消費者庁のアンケート調査では、貸切バス事業者安全性評価認定制度及び認定事業者が掲示することができるセーフティバスマークを知っているか尋ねたところ、「制度は知らないがマークは見たことはある」人が11.1%、「制度もマークも知らない」人が74.1%であった。

イ 安全情報の公表状況に係る周知の実施状況

平成29年4月現在、国土交通省ホームページにおいて、トップページから安全情報を閲覧するには、次のような手順を経る必要がある。

- ① トップページの「政策情報・分野別一覧」から「自動車」を選択
- ② 「自動車」ページの「バス・タクシー・トラック事業者安全情報・行政処分情報等」のバナーをクリック
- ③ 「◆貸切バス事業者の安全情報はこちら」をクリック
- ④ 開いたページの「貸切バス事業者の安全情報はこちら。」のリンク箇所をクリック
- ⑤ 「貸切バス事業者の安全情報」のエクセル表を閲覧

安全情報は、特定の事業者の情報を見つけるには、エクセルの検索機能を使用する必要があり、行政処分情報よりも検索しづらい上、事業者ごとに各項目を横一列に記載したものであるため、視認性も低い。

また、国土交通省自動車局は、平成28年12月20日付けの事務連絡により、日本バス協会及び観光庁に対して、安全情報の公表の開始について会員及び関係業界への周知を依頼している。

しかしながら、平成29年4月現在、日本バス協会及び観光庁のホームページにおいては、国土交通省の該当ページへのリンクを設定するなどによる安全情報についての周知は行われていない。

安全情報は、企画募集のパンフレット等に記載された貸切バスの運行事業者名に基づき、利用者が安全性を判断する上で重要な情報であり、一層の周知を

図表 2-(3)-⑪


図ることが重要である。

【所見】

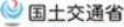
したがって、国土交通省は、貸切バスの安全性に関連する情報を利用者には的確に提供する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 貸切バスの利用者にとって安全性を判断しやすい内容となるよう、専門用語について分かりやすく説明するなど、安全情報の内容を改善すること。その際、貸切バス事業者安全性評価認定制度を一層周知すること。
- ② 公表した安全情報の利用者等への広報を充実させるとともに、利用者等が安全情報を容易に入手できるよう、その公表方法を一層工夫すること。

図表 2-(3)-① 自動車運送事業者の行政処分情報検索（国土交通省ホームページ）（抜粋）



自動車総合安全情報
～ 自動車の安全な交通を目指して～



国土交通省
文字サイズ A A

車両・交通システムの先進テクノロジー
安全な自動車に乗ろう！
事業用自動車の安全対策
自賠責保険ポータルサイト

ホーム > 事業用自動車の安全対策 > 行政処分情報（ネガティブ情報の公開） > 事業者の行政処分情報検索

行政処分情報（ネガティブ情報の公開）

事業者の行政処分情報検索

行政処分の基準

事業者の行政処分情報検索

当ホームページでは、一層の利用者利便を確保するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去3年間（一般貸切旅客自動車運送事業者の一部処分については5年間^{※1}）の自動車運送事業者に対する行政処分等の状況を公表しています。

⚠️ ご利用にあたっての注意事項

1. 本システムで提供する行政処分情報は、各地方運輸局長等が自動車運送事業者に対して行った行政処分を定期的にとりまとめたもので、過去3年間（一般貸切旅客自動車運送事業者の一部処分については5年間^{※1}）の自動車運送事業者に対する行政処分情報を掲載しています。
2. 「都道府県」による検索は、「営業所の所在地」の都道府県を選択してください。
3. 行政処分情報は、行政処分を行った時点の情報です。
4. 本システムの掲載情報の正確性については万全を期しておりますが、利用者が本システムの情報を用いて行う一切の行為について、本システム管理者及び各担当部局は何ら責任を負うものではありません。
5. 本システムの掲載情報については、私的使用または引用等著作権法上認められた行為を除き、本システム管理者及び各担当部局に無断で転載等を行うことはできません。また、内容の全部または一部について、本システム管理者及び各担当部局に無断で改変を行うことはできません。
6. 行政処分情報は、処分の翌月末を目処に掲載します。集計作業等の進捗状況により、遅れる場合もございますのでご了承ください。

^{※1} 平成28年12月1日以降の許可取消及び事業停止処分から適用されます。
[※] 検索に関するお問い合わせは、自動車局安全政策課（内線41633）へご連絡ください。

（注）「国土交通省 自動車総合安全情報～自動車の安全な交通を目指して～ 事業者の行政処分情報検索」（<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/03punishment/cgi-bin/search.cgi>）による。

図表 2-(3)-② 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
軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. (略)		
①～⑦	(略)	(略)
2. 利用者に対する安全情報の「見える化」		
⑧ 貸切バス事業者の処分歴の公表方法の拡充	事業者の行政処分情報について、ホームページの更新頻度を月 1 回から月 3 回に増やすとともに、より手軽な閲覧方法としてスマートフォン向け簡易検索サイトを開設する。	実施済み（平成 28 年 3 月）
	事業者の行政処分情報について、ホームページに掲載する期間を延長する（現行は 3 年間限り）。	平成 28 年中
⑨ 利用者への貸切バス事業者名の提供	企画募集のパンフレット等に貸切バスの運行事業者名を掲載する（決まっていない場合には、「A 社、B 社又は同等の会社」等の表記の工夫を行う。なお、旅程保証及び取消料については下記⑩の状況を踏まえ、整理する。）。(通達改正)	平成 28 年夏まで
⑩ 貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築	貸切バス事業者に関する一定の安全情報の国への報告を義務付けるとともに、報告内容を整理し、安全行政に活用する。(省令改正)	平成 28 年中
	比較サイト等において、セーフティバス認定のランク等が掲載されるよう、貸切バス事業者に関する一定の安全情報を公表する。	平成 28 年中
	利用者に対し、貸切バス事業者の ASV 技術搭載車両導入率を情報提供する。	平成 29 年春まで
⑪ 車体等への ASV 技術の搭載状況の表示	車体等に ASV 技術の搭載状況を表示するためのガイドラインを策定する。(通達発出)	平成 28 年中
	セーフティバス認定の採点基準に ASV 技術搭載車両導入率を加える。	平成 28 年中
⑫ 安全運行パートナーシップガイドラインの改訂	利用者への情報提供、適正な運賃・料金の収受に関する内容を「安全運行パートナーシップガイドライン」に追記するとともに、名称を「安全運行パートナーシップ宣言」に変更する。(（一社）日本旅行業協会、（一社）全国旅行業協会、（公社）日本バス協会による措置)	平成 28 年夏まで
3. (略)		
⑬・⑭ (略)	(略)	(略)

図表 2-(3)-③ 企画旅行に関する広告の表示基準等について（平成 17 年 2 月 28 日付け国総旅振
第 387 号国土交通省大臣官房総合観光政策審議官通知）（抜粋）

- 3 企画旅行契約等に係る取引条件の説明に使用する書面の記載事項について（法第 12 条の 4、規則第 5 条関係）
- (1) ～ (5) (略)
- (6) 「旅行者が (5) に掲げる対価によって提供を受けることができる旅行に関するサービスの内容」について（規則第 5 条第 1 号ホ）少なくとも次の事項を記載すること。
- ① 運送サービス
- 利用する運送機関の種類、名称及び等級
- ア～エ (略)
- オ 貸切バスを利用する場合は、利用予定の貸切バス事業者を表示すること。この場合、事業者名が一つに特定されていることが望ましいが、これが困難であれば、「Aバス会社その他」等の範囲が不明確な記載を行わずに「Aバス会社又はBバス会社及び同等程度」のような限定的な記載方法により、複数列記すること。なお、「同等」と表示する場合は、別途、貸切バス事業者のリストを作成し、旅行者に利用予定の貸切バス事業者がわかるようにすること。
- ②・③ (略)
- (7) ～ (15) (略)

(注) 1 下線は、「「企画旅行に関する広告の表示基準等について」の一部改正について」（平成 28 年 10 月 31 日付け観
観産第 412 号観光庁長官通知）による改正箇所¹に当省が付した。

2 本通達中、「法」とは旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号）、「規則」とは、旅行者等が旅行者と締結する契約等に関する規則（平成 21 年内閣府・国土交通省令第 1 号）である。

図表 2-(3)-④ 旅客自動車運送事業等報告規則（昭和 39 年運輸省令第 21 号）（抜粋）

（臨時の報告）

- 第 3 条 旅客自動車運送事業者その他自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体は、前二条に定める報告書のほか、国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長（主として指定都道府県等の区域内において自家用有償旅客運送を行う者の場合にあっては、当該指定都道府県等の長。以下この条において同じ。）から、その事業又は自動車の所有若しくは使用に関し、報告を求められたときは、報告書の提出その他の方法により報告をしなければならない。
- 2 国土交通大臣、地方運輸局長、運輸監理部長又は運輸支局長は、前項の報告を求めるときは、報告の方法及び期限その他必要な事項を明示するものとする。

図表 2-(3)-⑤ 一般貸切旅客自動車運送事業者安全情報報告書 (様式)

臨時報告様式 (第3条関係) (日本工業規格A列4番)	事業者番号	貸切
-----------------------------	-------	----

一般貸切旅客自動車運送事業者安全情報報告書
(平成28年8月31日現在)

あて

主たる事務所住所 _____

事業者名 _____
(会社設立年度 _____ 年度)

代表者氏名・役職 _____

営業所名 _____

営業所住所 _____

担当者連絡先 _____

○保有車両に関する情報 (※別添「車両一覧」を合せて作成すること。)

	車両数 (両)	年式 (年) ※備考1		ドライブレコーダー搭載車両導入台数 (台)	デジタル式運行記録計搭載車両導入台数 (台)	ASV搭載車両導入台数 (台)	主な運行の態様 ※備考2
		最古	最新				
大型							
中型							
小型							
任意保険等の加入状況 (補償額)				対人保険		対物保険	

○人員体制に関する情報

運転者	正規 (人)	嘱託 (人)	派遣 (人)	その他 (人)	合計 (人)
	社会保険等加入者 (人)	健康保険	厚生年金	労災保険	雇用保険
	現在会社勤続平均年数 (年) ※備考3				
	平均給与月額 (円) ※備考4				
運行管理者 (人)					
整備管理者 (人)					

○事故件数 (平成25年9月1日～平成28年8月31日)

	管轄区域内	全国	※備考5
交通事故件数 (件) ※備考6			
重大事故件数 (件) ※備考6			
死傷者数 (人)			
負傷者数 (人)			
(参考) 総走行キロ (km)			

○事故・違反歴等に係る情報 (平成25年9月1日～平成28年8月31日)

行政処分	車両停止処分 (日車)	改善報告 ※備考7
	事業停止 (日)	改善報告 ※備考7

○外部機関による安全性チェックの活用状況に係る情報

貸切バス事業者安全性評価認定 ※備考8	
地方バス協会による適正化コンサルティング (直近3年間) ※備考9	
民間認定機関における運輸安全マネジメント評価 (直近3年間) ※備考10	
民間認定機関における運輸安全マネジメント認定セミナー (直近3年間) ※備考11	

○運輸安全マネジメントに関する情報

安全管理規程の届出年月日	
安全統括管理者	氏名 _____ 役職 _____ 選任年月日 _____
安全方針の作成及び公表 ※備考12	
安全目標の作成及び公表 ※備考12	

備考

- 1 年式には、保有している車両の中で最も古い車両と最も新しい車両の初度登録年を記入すること。
 - 2 主な運行の態様は、「観光輸送(昼間)」、「観光輸送(夜間)」、「学校・企業等送迎・行事輸送」、「冠婚葬祭輸送」、「乗合高速バス受託」、「その他」のいずれかを記入すること。
 - 3 現在会社勤続平均年数は、正規雇用の運転者における現在勤務している会社における勤続年数の平均を記入すること（過去に勤務していた他の会社における勤続年数は含まない。）。
 - 4 平均給与月額には、正規雇用の運転者の給与、賞与、手当の平均月額の合計額を記入すること。
 - 5 事故件数の管轄区域内の欄については、運輸監理部又は運輸支局の管轄区域ごとに、当該運輸監理部又は運輸支局の管轄区域内にあるすべての営業所に配置されている事業用自動車の輸送実績及び事故件数について記載すること。また、全国の場合については、許可（認可）を受けたすべての営業区域における当該事業について記載すること。
 - 6 交通事故とは、道路交通法（昭和 23 年法律第 105 号）第 72 条第 1 項の交通事故をいう。また、重大事故とは、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）第 2 条の事故をいう。
 - 7 行政処分の改善報告は、「済」、「未済」のいずれかを記入すること。
 - 8 貸切バス事業者安全性評価認定は、「一つ星」、「二つ星」、「三つ星」、「なし」のいずれかを記入すること。
 - 9 地方バス協会による適正化コンサルティングは、これを受けている場合は「○」、受けていない場合は「×」を記入すること。
 - 10 民間認定機関による運輸安全マネジメント評価は、これを受けている場合は「○」、受けていない場合は「×」を記入すること。
 - 11 民間認定機関による運輸安全マネジメント認定セミナーは、これを受講している場合は「○」、受講していない場合は「×」を記入すること。
 - 12 安全方針の作成及び公表、安全目標の作成及び公表については、それぞれ実施している場合は「○」、実施していない場合は「×」を記入すること。
- ※ 報告書は営業所ごとに 1 枚ずつ作成すること。
- ※ 正規雇用の運転手とは、期間を定めた雇用契約によらない雇用契約をしている運転者
- ※ 行政処分について、報告対象期間（平成 25 年 9 月 1 日から平成 28 年 8 月 31 日に当該営業所で、複数の行政処分を受けている場合は、合算した処分日車数若しくは処分日数を記入すること。

(注) 「一般貸切旅客自動車運送事業者安全情報報告書（様式）」に基づき、当省が作成した。

図表 2-(3)-⑥ 安全情報の公表項目

事業者の情報	事業者名		
	主たる事務所住所		
	設立年度		
	日本バス協会の加入状況		
	営業所名		
	営業所住所		
車両の情報	大型	車数 (台)	
		年式 (年)	最古 最新
	・ 中型	ドライブレコーダー搭載車導入数 (台)	
		デジタル式運行記録計搭載車導入数 (台)	
		A S V 搭載車導入数 (台)	
	・ 小型	ドライブレコーダー搭載車導入率 (%)	
		デジタル式運行記録計搭載車導入率 (%)	
		A S V 搭載車導入率 (%)	
		主な運行の態様	
運転者の情報	正規 (人)		
	嘱託 (人)		
	派遣 (人)		
	その他 (人)		
	合計 (人)		
	平均勤続年数(年)		
	平均給与月額の水準		
運行管理者 (人)			
整備管理者 (人)			
事故・行政 処分に係る情報	走行 10 万台キロ当たりの重大事故件数		
	車停止処分 (日車)		
	改善報告		
	事業停止 (月)		
	改善報告		
外部機関による 安全チェックの 活用に係る情報	貸切バス事業者安全性評価認定		
	地方バス協会による適正化コンサルティング (直近 3 年間)		
	民間認定機関における運輸安全マネジメント評価 (直近 3 年間)		
	民間認定機関における運輸安全マネジメント認定セミナー (直近 3 年間)		

(注) 安全情報に基づき、当省が作成した。

図表 2-(3)-⑦ 旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 7 第 1 項の規定に基づき旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全に係る事項（平成 28 年国土交通省告示第 1089 号）

- 1 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号。以下「規則」という。）第四十七条の七第一項の規定に基づき、旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全にかかわる事項は、次に掲げる事項とする。
 - 一 輸送の安全に関する基本的な方針
 - 二 輸送の安全に関する目標及びその達成状況
 - 三 自動車事故報告規則（昭和二十六年運輸省令第四百号）第二条に規定する事故に関する統計
- 2 道路運送法（昭和二十六年法律第八十三号。以下「法」という。）第二十二條の二第一項の国土交通省令で定める規模以上の旅客自動車運送事業者が公表すべき輸送の安全にかかわる事項は、前項に掲げるもののほか、次に掲げる事項（一般貸切旅客自動車運送事業者以外の旅客自動車運送事業者にあつては、第七号及び第八号に掲げる事項を除く。）とする。
 - 一 法第二十二條の二第一項に規定する安全管理規程
 - 二 輸送の安全のために講じた措置及び講じようとする措置
 - 三 輸送の安全にかかわる情報の伝達体制その他の組織体制
 - 四 輸送の安全にかかわる教育及び研修の実施状況
 - 五 輸送の安全にかかわる内部監査の結果並びにそれに基づき講じた措置及び講じようとする措置
 - 六 法第二十二條の二第二項第四号に規定する安全統括管理者に係る情報
 - 七 事業用自動車の運転者、法第二十三條第一項に規定する運行管理者及び道路運送車両法（昭和二十六年法律第八十五号）第五十條第一項に規定する整備管理者に係る情報
 - 八 事業用自動車に係る情報
- 3 規則第四十七條の七第一項の規定による報告は、一般貸切旅客自動車運送事業者が、国土交通大臣に対し、前二項各号に掲げる事項について、電磁的方法（行政手続等における情報通信の技術の利用に関する法律（平成十四年法律第五十一号）第三条第一項に規定する電子情報処理組織を使用する方法をいう。）により行うものとする。

図表 2-(3)-⑧ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）（抜粋）

（旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）

第 47 条の 7 旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後百日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全にかかわる情報であつて国土交通大臣が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。この場合において、旅客自動車運送事業者は、国土交通大臣が告示で定めるところにより、遅滞なく、その内容を国土交通大臣に報告しなければならない。

2 （略）

図表 2-(3)-⑨ 貸切バスに関する消費者意識調査について（平成 28 年 4 月 20 日消費者庁）（抜粋）



News Release

平成 28 年 4 月 20 日

貸切バスに関する消費者意識調査について

軽井沢スキーバス事故を受け、消費者庁では観光ツアーやスキーツアー等の貸切バスや高速乗合バスについて、消費者の利用状況、安全性に関する意識等について把握するため、アンケート調査を行いました（アンケートの詳細は別添参照。）。

調査結果から、以下のようなことが分かりました。

1. 「SAFETY BUS」（セーフティバス）マークは、ほとんど知られていない。
2. 消費者は、安全に関する取組について費用を負担する意向はある。
3. バス乗車時にシートベルトを常時している人は約 4 割。

こうした結果も踏まえ、消費者庁は、利用者がバスを選択する際の参考となる、安全性に関する情報が分かりやすく提供されるよう、国土交通省に要請をしました。

消費者庁では、平成 28 年 3 月に、国内のバスツアーや高速乗合バスを利用したことのある 20 歳以上の消費者 2,500 人に対し、使用状況や安全性に関する意識等についてアンケート調査を行いました。

調査結果の概要は、以下のとおりです。

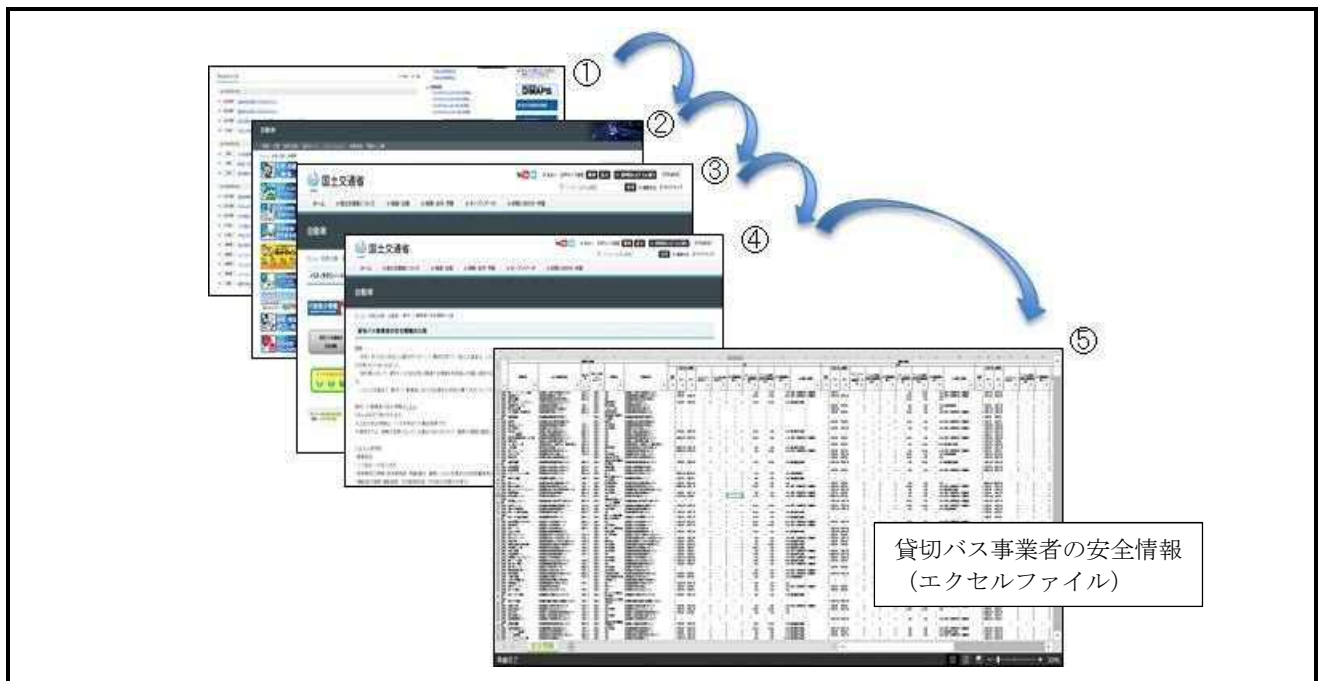
（略）

図表 2-(3)-⑩ 安全情報における運転者の平均勤続年数

運転者の情報					
正規(人)	嘱託(人)	派遣(人)	その他(人)	合計(人)	平均勤続年数(年) ※過去に勤務していた他の会社における勤続年数は含まない。
0	1	0	0	1	50
10	0	0	0	10	60
8	3	0	0	11	50
9	6	0	0	15	61
7	1	0	0	8	57
2	0	0	0	2	69
4	0	0	0	4	56
2	1	0	0	3	59
3	0	0	0	3	57
4	0	0	0	4	52

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。
 2 安全情報から、平均勤続年数が50年以上となっているものを抽出した。

図表 2-(3)-⑪ 国土交通省トップページからの安全情報の閲覧手順



- (注) 平成 29 年 4 月 18 日現在の国土交通省ホームページに基づき、当省が作成した。

3 貸切バス事業者の法令遵守に係る旅行業者に対する指導等の徹底

(1) 貸切バス事業者の法令遵守に係る旅行業者の関与状況

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>ア 貸切バス事業に関して旅行業者等が遵守すべき法令等</p> <p>旅行業又は旅行業者代理業を営む者（以下、これらを総称して「旅行業者等」という。）は、旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号）等に基づき、次のとおり、貸切バス事業に関する法令等の遵守が義務付けられている。</p> <p>① 旅行業者等は、旅行業法第 13 条第 3 項第 2 号により、旅行者に対し、旅行地において施行されている法令に違反するサービスの提供を受けることをあつせんすることを禁止されている。これは、貸切バス事業において、法令違反となる運賃・料金の下限割れ、改善基準告示違反等による運行を提供することも含まれている。</p> <p>② 旅行業者は、「高速ツアーバス等を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について」（平成 24 年 6 月 29 日付け観観産第 132 号観光庁長官通知）において、貸切バス事業者が交付した最終的な契約内容が記載された運送引受書を保存することとされている。この保存期間は、運行の終了の日から 3 年間とされている（注 1）。</p> <p>③ 旅行業務取扱管理者（注 2）は、「旅行業法施行規則第 10 条第 10 号の規定に基づき観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務について」（平成 24 年 6 月 29 日付け観観産第 133 号観光庁長官通知）において、旅行の安全を確保するため、貸切バス事業者の安全の確保に関する取組について把握することとされている。</p> <p>（注）1 「道路運送法第 9 条の 2 第 1 項に規定する一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者）運行のバスを利用して旅行を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について」（平成 28 年 10 月 31 日付け観観産第 411 号観光庁長官通知）により、平成 28 年 10 月に、運送引受書の保存期間は運行の終了の日から 1 年間とすると改正された。</p> <p>2 旅行業者等は、旅行業法第 11 条の 2 に基づき、営業所ごとに、1 人以上の旅行業務取扱管理者を選任し、取引に係る取引条件の明確性、旅行に関するサービスの提供の確実性等の管理及び監督に関する事務を行わせなければならないとされている。</p> <p>これらの法令等については、一般社団法人日本旅行業協会又は一般社団法人全国旅行業協会（以下、これらを総称して「旅行業協会」という。）に加入している旅行業者等は旅行業協会から、旅行業協会に加入していない旅行業者等は登録行政庁（観光庁及び都道府県）から情報提供されている。</p> <p>観光庁長官は、旅行業法第 19 条第 1 項に基づき、旅行業者等が旅行業法等に違反したときは、業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができることとされている。総合的な対策において旅行業者への行政処分等の強化を検討するとされたことから、観光庁は、行政処分の実効性向上を図るため、</p>	<p>図表 3-(1)-①</p> <p>図表 3-(1)-②</p> <p>図表 3-(1)-③</p> <p>図表 3-(1)-④</p> <p>図表 3-(1)-① （再掲）</p> <p>図表 3-(1)-① （再掲）</p> <p>図表 3-(1)-⑤</p>

<p>「旅行業法第 19 条第 1 項に基づく旅行者の不利益処分の基準について」の一部改正について」(平成 29 年 3 月 31 日付け観観産第 837 号観光庁長官通知)において、不利益処分の対象となる営業所の範囲を拡大する等の措置を行った。</p>	<p>図表 3-(1)-⑥</p>
<p>イ 立入検査の実施</p>	
<p>(7) 立入検査の実施主体</p> <p>旅行者等は業務の範囲により区分されており、第 1 種旅行者は観光庁長官の登録を、第 2 種旅行者、第 3 種旅行者、地域限定旅行者及び旅行者代理業者は主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事の登録を、それぞれ受けなければならないとされている。</p>	<p>図表 3-(1)-⑦</p>
<p>旅行者等の法令遵守状況を確認するため、旅行業法第 26 条第 3 項において、観光庁長官は、旅行者等の営業所等に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができると規定されている。</p>	<p>図表 3-(1)-① (再掲)</p>
<p>また、旅行業法施行令(昭和 46 年政令第 338 号)第 5 条の規定により、第 1 種旅行者以外の旅行者等に対する観光庁長官の立入検査権限に属する事務については、旅行業等を営む者の主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事が行うこととされている。</p>	<p>図表 3-(1)-⑧</p>
<p>(4) 軽井沢スキーバス事故後の重点検査</p>	
<p>旅行者等に対する立入検査については、「旅行者等に対する立入検査実施方針」(平成 25 年 3 月 11 日観光庁)において、①重大な事故等が発生した際に実施する特別検査、②重点的に検査する必要があると認められる事項を一斉に確認する重点検査、③一般的な指導・監督を主な目的とする通常検査の 3 種類が規定されている。</p>	<p>図表 3-(1)-⑨</p>
<p>軽井沢スキーバス事故を受けて、観光庁は、地方運輸局等及び都道府県に対し、「旅行者への立入検査(重点検査)の実施について(依頼)」(平成 28 年 1 月 20 日付け観観産第 631 号観光庁観光産業課長通知)を發出し、バス旅行を催行している旅行者に対する集中的な立入検査(以下「軽井沢スキーバス事故後の重点検査」という。)の実施を依頼している。</p>	
<p>観光庁が平成 28 年 4 月 11 日に公表した軽井沢スキーバス事故後の重点検査の結果によると、貸切バスによるツアーの企画・募集を行っている第 1 種旅行者 86 事業者に対し検査を実施し、31 事業者計 42 件の行政指導を実施している。</p>	<p>図表 3-(1)-⑩</p>
<p>【調査結果】</p>	
<p>今回、14 都道府県(北海道、宮城県、福島県、東京都、神奈川県、山梨県、愛知県、静岡県、大阪府、奈良県、広島県、岡山県、福岡県及び佐賀県)及びその管内の計 28 旅行者を調査した結果は、以下のとおりである。</p>	

ア 旅行業者における法令遵守状況

(7) 運送引受書の確認状況

平成28年4月24日から30日までの期間を中心として、各旅行業者10件を目安として抽出(注1)した計203件の運送引受書を確認したところ、次のような状況がみられた。

① 運送引受書に記載すべき事項のうち、

- i 乗務員の休憩地点及び休憩時間の記載がないもの(13事業者計78件)、
- ii 交替運転者を配置しない理由の記載がないもの(13事業者計65件)、
- iii 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間の記載がないもの(17事業者計52件)

があるなど、24事業者において、延べ599件の記載漏れがみられた。

② 運送引受書に記載されている走行距離及び走行時間に基づく公示運賃に対する收受運賃・料金の額を確認したところ、公示運賃の下限額を下回っているものが14事業者において計27件みられた。

これらの中には、運送引受書上で、公示運賃の下限額の単価を用いて運賃を算出した後に、利用者が少なかったことから、「調整・値引き」という名目で旅行業者が値引きを要請したことにより、下限額を下回ったものがみられた。

また、走行距離又は走行時間が空欄となっている運送引受書を、当省が経路から推計し公示運賃の下限額を算出したところ、下限割れだった可能性があるものが2事業者において計2件みられた。

③ 運送引受書に記載された内容のみから判断する限り、改善基準告示や交替運転者配置基準等の違反となるものが3事業者において計3件みられた。これらの中には、旅行業協会に加入していない旅行業者が、貸切バスに係る制度等について誤って解釈しているものがみられた。

④ 旅行業者は運送引受書を3年間保存することとされているが、長年の商慣行であることや保存スペースがないことなどを理由に、運送引受書を保存していないものが3事業者みられた(注2)。

(注)1 当該期間中の運行が10件に満たなかったこと等により10件を下回った事業者などがある。

2 当該旅行業者が運送引受書を保存していなかったため、当省の調査に当たっては、当該旅行業者に契約相手先である貸切バス事業者から運送引受書を取り寄せてもらっている。

このように、旅行業者にあっては、運送引受書の記載事項や記載内容を確認しないまま、貸切バス事業者が作成したものを単に保存するだけであるといったケースが多くみられた。

図表3-(1)-⑪

図表3-(1)-⑫

図表3-(1)-⑬

一方で、調査した旅行業者の中には、貸切バス事業者の選定に当たり、①安全性評価認定制度の認定状況を確認しているもの（7事業者）、②日本バス協会の会員か否かを確認しているもの（6事業者）、③貸切バスの安全運行の確保に関して独自の社内規定を設けているもの（3事業者）がみられた。

(イ) 事業者アンケート調査結果

当省が実施した貸切バス事業者に対するアンケート調査において、最も取引の多い契約先が旅行業者であると回答した貸切バス事業者（691事業者）の中には、運送契約の内容を決定する過程において、

- 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が、「常にある」又は「時々ある」と回答した事業者が 55.4%（383事業者）
- ② 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」又は「時々ある」と回答した事業者が 52.8%（365事業者）
- ③ 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」又は「時々ある」と回答した事業者が 58.9%（407事業者）
- ④ 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」又は「時々ある」と回答した事業者が 60.5%（418事業者）

みられた。これらについて、旅行業者以外（注）との取引が多いと回答した貸切バス事業者（972事業者）の場合は、上記①は 36.6%（356事業者）、②は 25.1%（244事業者）、③は 20.8%（202事業者）、④は 26.7%（260事業者）と上記の場合に比べ低い割合である。

こうしたことから、貸切バス事業者においては、運賃・料金の下限割れや改善基準告示違反となるような行程を旅行業者から提示される場合があることがうかがわれる。

（注）旅行業者以外とは、地方公共団体・学校、葬儀場、個人などである。

イ 旅行業者に対する都道府県による立入検査の実施状況

14 都道府県による旅行業者に対する立入検査のうち、軽井沢スキーバス事故後の重点検査及び通常検査の実施状況をみると、次のとおりとなっている。

- ① 計 256 事業者に対し軽井沢スキーバス事故後の重点検査を実施し、次のとおり、61 事業者について貸切バス関係の改善すべき事項が指摘されている。
 - i 運送引受書を 3 年間保存していない（18 事業者）。
 - ii 運送引受書の記載に不備がある（6 事業者）。
 - iii 運賃・料金の下限割れの疑いがある（51 事業者）。

これらの他にも、当省の調査において運賃・料金の下限割れの疑いがあった運行について、軽井沢スキーバス事故後の重点検査では指摘されておらず、指摘漏れとなっている可能性がある事例がみられた。

調査した都道府県の担当者においては、貸切バスの運賃・料金や運送引受書

図表 3-(1)-⑭

図表 3-(1)-⑮

図表 3-(1)-⑯

の記載内容について専門知識がなく、このため、例えば、運賃・料金の下限割れであるか否かの判断に苦慮したとの意見が多数みられた。

- ② 通常検査については、以前は検査項目に貸切バス関係のものはほとんどなかったが、今後は軽井沢スキーバス事故後の重点検査と同様の検査項目で実施する、又は実施を検討するとしているが、貸切バス事業に係る法令等の専門知識の不足や検査時間の長時間化が課題であるとしている都道府県がみられる。

図表 3-(1)-⑰

【所見】

したがって、国土交通省は、旅行業者における貸切バス事業に係る法令遵守の徹底及び旅行業者への適正な行政処分の徹底を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 運送引受書に運賃・料金の上限額及び下限額の記載が義務付けられた趣旨を踏まえ、運賃・料金の算出に必要な走行距離、走行時間等については、運送引受書の記載事項や記載内容を確認するよう、旅行業者を指導すること。また、都道府県に対し、これと同様の措置を講ずるよう周知すること。

さらに、国土交通省において貸切バス事業に係る法令等が改正された際には、特に旅行業協会に加入していない旅行業者に対しても情報提供が徹底されるよう、都道府県に対し周知すること。

- ② 貸切バス関係の法令等の専門知識が不十分な都道府県に対し、立入検査の検査方法や運賃・料金制度について、国土交通省自動車局と観光庁が連携して周知を徹底すること。また、観光庁は、都道府県に対し、旅行業者が扱う貸切バス関係の法令遵守の徹底のため、旅行業法の登録行政庁として主体的に対応を行うよう要請すること。

図表 3-(1)-① 旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号）（抜粋）

（旅行業務取扱管理者の選任）

第 11 条の 2 旅行業者又は旅行業者代理業者（以下「旅行業者等」という。）は、営業所ごとに、一人以上の第五項の規定に適合する旅行業務取扱管理者を選任して、当該営業所における旅行業務に関し、その取引に係る取引条件の明確性、旅行に関するサービス（運送等サービス及び運送等関連サービスをいう。以下同じ。）の提供の確実性その他取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するため必要な国土交通省令で定める事項についての管理及び監督に関する事務を行わせなければならない。

2～4 （略）

5 旅行業務取扱管理者は、第六条第一項第一号から第五号までのいずれにも該当しない者で、次に掲げるものでなければならない。

- 一 本邦内の旅行のみについて旅行業務を取り扱う営業所にあつては、次条の規定による総合旅行業務取扱管理者試験又は国内旅行業務取扱管理者試験に合格した者
- 二 前号の営業所以外の営業所にあつては、次条の規定による総合旅行業務取扱管理者試験に合格した者

6 （略）

（禁止行為）

第 13 条 （略）

2 （略）

3 旅行業者等又はその代理人、使用人その他の従業者は、その取り扱う旅行業務に関連して次に掲げる行為を行ってはならない。

- 一 （略）
- 二 旅行者に対し、旅行地において施行されている法令に違反するサービスの提供を受けることをあつせんし、又はその提供を受けることに関し便宜を供与すること。

三・四 （略）

（登録の取消し等）

第 19 条 観光庁長官は、旅行業者等が次の各号の一に該当するときは六箇月以内の期間を定めて業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したとき

二・三 （略）

2・3 （略）

（報告徴収及び立入検査）

第 26 条 （略）

2 （略）

3 観光庁長官は、第一条の目的を達成するため必要な限度において、その職員に旅行業者等の営

業所若しくは事務所又は第十二条の十一第一項の登録を受けた者若しくは旅行業協会の事務所に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

4～8 (略)

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(1)-② 高速ツアーバス等を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について(平成 24 年 6 月 29 日付け観産第 132 号観光庁長官通知)(抜粋)

高速ツアーバス等を企画・実施する旅行業者が貸切バス事業者と締結した契約の内容は下記のとおりとする。

2. 運送の申込及び運送引受書保存等

(1) 運送の申込及び運送引受書の保存

運送申込書は、原則として貸切バスの運行単位(運行の開始から終了まで)毎に作成し、貸切バス事業者が交付した最終的な契約内容が記載された運送引受書を保存する。

なお、実務上の利便性も考慮し、必ずしもこれに限定せず、1. の記載事項を貸切バスの運行単位毎に複数の書面に保存すること、又は、1. の記載事項を貸切バスの運行単位毎に把握できる形式で記録することなども可能とする。

(2) 運送引受書の保存期間

運送引受書の保存期間は、運行の終了の日から 3 年間とする。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(1)-③ 旅行業法施行規則第 10 条第 10 号の規定に基づき観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者の職務について(平成 24 年 6 月 29 日付け観産第 133 号観光庁長官通知)(抜粋)

旅行業法施行規則(昭和 46 年運輸省令第 61 号)第 10 条第 10 号の規定に基づき、旅行業務取扱管理者の職務として観光庁長官が定める事項について次のとおり定め、平成 24 年 7 月 1 日から適用する。

旅行業法施行規則第 10 条第 10 号に基づき観光庁長官が定める旅行業務取扱管理者(貸切バス事業者を利用した企画旅行を企画・実施する場合に、旅行に関する計画の作成及び企画旅行の円滑な実施のための措置を行う営業所の旅行業務取扱管理者として選任された者に限る。)の職務は、次に掲げるものとする。

1. 旅行の安全を確保するため、貸切バス事業者の安全の確保に関する取組みについて把握し、必要な場合には改善又は是正を求めること。
2. 旅行の安全に関する各種法令・通達や安全性向上に資する取組み等について、貸切バス事業者との間で必要に応じて情報共有等を図ること。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(1)-④ 道路運送法第 9 条の 2 第 1 項に規定する一般貸切旅客自動車運送事業者（貸切バス事業者）運行のバスを利用して旅行を企画・実施する旅行業者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について（平成 28 年 10 月 31 日付け観産第 411 号観光庁長官通知）（抜粋）

貸切バス事業者運行のバスを利用した旅行を企画・実施する旅行業者が貸切バス事業者と締結した契約の内容は下記のとおりとする。

2. 運送の申込み及び運送引受書保存等

(2) 運送引受書等の保存期間

- ① 運送引受書の保存期間は、運行の終了の日から 1 年間とする。
- ② 運送引受書とは別に、貸切バス事業者と旅行業者との間で書面による契約が締結されていて、当該契約の内容に手数料又はこれに類するものの支払について記載されている場合、当該書面の保存期間は、当該契約の有効期間終了の日から 1 年間とする。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(1)-⑤ 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 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化

項目	講ずべき事項	実施の目途
3. ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討		
⑭ 旅行業者への行政処分等の強化	行政処分の基準について、これまでの議論を踏まえながら引き続き検討する。	平成 29 年春まで

図表 3-(1)-⑥ 「旅行業法第 19 条第 1 項に基づく旅行業者の不利益処分の基準について」の一部改正についての概要

1 不利益処分の対象となる営業所の範囲の拡大

当該違反行為が本社による内部統制体制の欠如に起因すると認められる際には、違反を犯した営業所に加えて本社営業所にも不利益処分を科すものとする。

2 不利益処分の軽減措置の対象の変更

- ・ 過去 5 年以内に不利益処分を受けた者でないことを 10 年に延長
- ・ 処分時に既に再発防止のための体制を構築した者のみを軽減措置の対象とする

(注) 観光庁の資料に基づき、当省が作成した。

図表 3-(1)-⑦ 旅行業の登録制度の概要

		登録行政庁	業務範囲 (注)			
			企画旅行			手配旅行
			募集型		受注型	
			海外	国内		
旅行者	第1種	観光庁長官	○	○	○	○
	第2種	主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事	×	○	○	○
	第3種	〃	×	△ (隣接市町村等に限定)	○	○
	地域限定	〃	×	△ (隣接市町村等に限定)	△ (隣接市町村等に限定)	○
旅行者代理業者		〃	旅行者から委託された業務			

(注) 1 観光庁の資料に基づき、当省が作成した。

2 業務範囲については次のとおり。

募集型企画旅行：旅行者が、予め旅行計画を作成し、旅行者を募集するもの（例：パッケージツアー）

受注型企画旅行：旅行者が、旅行者からの依頼により旅行計画を作成するもの（例：修学旅行）

手配旅行：旅行者が、旅行者からの依頼により宿泊施設や乗車券等のサービスの手配を行うもの

図表 3-(1)-⑧ 旅行業法施行令（昭和 46 年政令第 338 号）（抜粋）

（都道府県が処理する事務）

第 5 条 旅行業（本邦外の企画旅行（参加する旅行者の募集をすることにより実施するものに限る。）を実施しないものに限る。）及び旅行者代理業（観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成二十年法律第三十九号）第十二条第一項前段に規定する観光圏内限定旅行者代理業を除く。以下この項において同じ。）に関する法第二章（第十二条の三を除く。）、第二十二条の十五第四項及び第二十二条の二十二第二項において準用する第十八条第二項、第二十二条の二十三第一項、第二十三条、第二十三条の二第一項及び第二項並びに第二十六条第一項及び第三項に規定する観光庁長官の権限に属する事務は、これらの旅行業又は旅行者代理業を営む者の主たる営業所の所在地を管轄する都道府県知事が行うこととする。

2～4 （略）

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(1)-⑨ 旅行業者等に対する立入検査実施方針（平成 25 年 3 月 11 日観光庁）（抜粋）

旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号）第 26 条第 2 項に基づき実施する、第一種旅行業者及び観光圏内限定旅行業者代理業者（以下「旅行業者等」という。）に対する立入検査の実施方針を下記のとおり定める。本方針は、平成 25 年 3 月 11 日以降に実施する立入検査から適用する。

記

1. 基本方針

旅行業者等に対する立入検査の実施に当たっては、旅行業法第 1 条の目的を達成するために必要な限度において、効率的かつ効果的に実施することを基本的な方針とする。

2. 立入検査の種類

(1) 特別検査

疑いのある法令違反、企画・実施した旅行の催行中における事故等の重大性にかんがみ、特別な検査を行う必要があると認められる旅行業者等に対して、当該事案の事実関係等及び全般的な法令遵守状況を確認する検査

(2) 重点検査

重点的に検査する必要があると認められる事項について、複数の旅行業者等に対して一斉に法令遵守状況を確認する検査

(3) 通常検査

一般的な指導・監督を主な目的として、旅行業者等の全般的な法令遵守状況を確認する検査

図表 3-(1)-⑩ 旅行業者に対する集中的な立入検査の結果について（平成 28 年 4 月 11 日観光庁）

1 検査の概要

- ・ 検査対象 貸切バスによるツアーの企画・募集を行っている第 1 種旅行業者
- ・ 実施期間 平成 28 年 1 月 25 日（月）から 3 月 15 日（火）
- ・ 実施した旅行業者 86 業者
- ・ 行政指導を実施した旅行業者数等 31 業者（延べ 42 件）

※行政指導を実施した全ての旅行業者の改善状況を確認し、改善内容は全て適切であった。

2 行政指導の対象となった主な具体的事例（延べ件数）

- ・ 運送申込書／引受書に関する不備（3 年未満保存、記載不備）：16 件
- ・ 貸切バス事業者に対する道路運送法に係る確認の不備：2 件
- ・ 事故発生報告書未提出：1 件

※行政指導件数 42 件とは別に、下限割れ運賃での運送の疑いのある事案があり、これらについては、違反の有無について別途道路運送法所管部局で確認中。

（注）観光庁のホームページに基づき、当省が作成した。

図表 3-(1)-⑪ 運送引受書の記載事項ごとの記載漏れ件数

(単位：事業者、件)

記載事項	記載漏れ事業者数	記載漏れ件数
① 事業者の名称	0	0
② 運行の開始及び終了の地点及び日時	11	44
③ 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時	7	19
④ 旅客が乗車する区間	4	35
⑤ 乗務員の休憩地点及び休憩時間	13	78
⑥ 乗務員の運転又は業務の交替の地点	2	4
⑦ 運賃及び料金の額	5	18
⑧ 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先	4	7
⑨ 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先	11	49
⑩ 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称	0	0
⑪ 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法第4条第1項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域	4	10
⑫ 当該運送に係る事業用自動車の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程	7	47
⑬ 事業用自動車の配車の地点及び日時	1	2
⑭ 当該運送の申込みに係る乗車人員	12	44
⑮ 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数	3	6
⑯ 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法	18	63
⑰ 交替運転者を配置しない場合には、その理由	13	65
⑱ 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間	17	52
⑲ 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間	14	37
⑳ 締結されている損害賠償保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要	2	3
㉑ 事業用自動車の車掌の乗務の有無	5	16
合計	153 (実数 24)	599

(注) 1 当省の調査結果による。

2 28 旅行業者の計 203 件の運送引受書について、運輸規則第 7 条の 2 (①～⑦の事項) 及び運送引受書記載事項告示に基づく事項 (⑧～㉑の事項) の記載状況を確認した。

3 「⑤乗務員の休憩地点及び休憩時間」及び「⑥乗務員の運転又は業務の交替の地点」については、それぞれ休憩時間及び乗務員の運転の交替がある運行にもかかわらず記載していないものを計上した。

図表 3-(1)-⑫ 運送引受書上で公示運賃の下限割れとなっている事例

本件運行は、総走行距離 518km、総走行時間 15 時間 35 分である。日帰りの運行であるため、点呼点検時間 2 時間を計上する。

当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）は 80 円、時間制運賃（1 時間当たり）は 3,850 円である。

よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。

$$520\text{km} \times 80 \text{円} + (16 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 3,850 \text{円} = 110,900 \text{円}$$

しかしながら、收受運賃は、77,000 円（下限額の 69.4%）であった。

この理由について、当該旅行業者は、「新運賃料金制度が開始されて以降は、バス事業者からどのように運賃料金を計算したのか示されることはなく、運賃料金については旅行業者がタッチできるものではないと思っているため、バス事業者が出してきた運賃料金額を信用し、当社で下限割れか否かの確認をすることはなく、そもそも各バス事業者の届出運賃を承知していない」としている。

（注）当省の調査結果による。

図表 3-(1)-⑬ 旅行業協会に加入していない旅行業者が制度を誤って解釈している事例

当該貸切バス事業者の営業区域は埼玉県内であるにもかかわらず、発地が大阪、着地が東京となる運行がみられた。

日付	行程
4 月 25 日	大阪（発地） → 三重
4 月 26 日	三重 → 山梨
4 月 27 日	山梨 → 東京（着地）

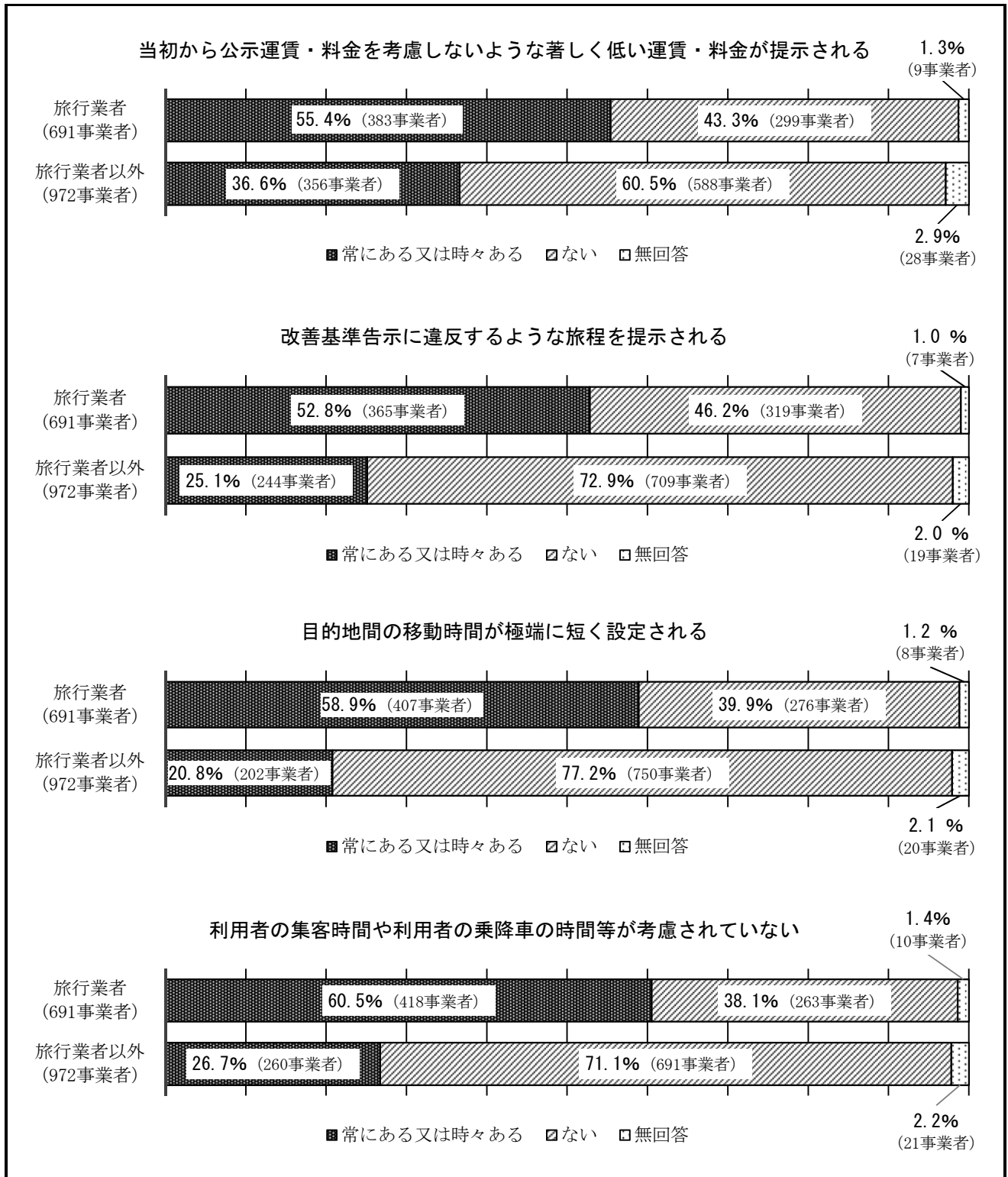
旅行業者はその理由として、「当該貸切バス事業者は、特例措置により、東京都及び千葉県についても営業区域内と同じ扱いと考えて差し支えないことになっている」としている。

国土交通省は、訪日外国人旅行者向けの貸切バス需要に対応するため、平成 30 年 3 月末まで貸切バスの臨時営業区域を設定する特例措置を講じている。この対象事業者は、日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定を受け、かつ、法令遵守の点で問題ない事業者とされている。しかし、当該貸切バス事業者は安全性評価認定を受けていないため、特例措置を受けることはできない。

なお、当該旅行業者は旅行業協会に加入していない。

（注）当省の調査結果による。

図表 3-(1)-⑭ 最も取引が多い契約先別の契約先からの無理な要求の有無（貸切バス事業者に対するアンケート調査結果）



(注) 1 当省のアンケート調査結果による。
 2 構成比は、少数第2位を四捨五入しているため、合計が100にならないことがある。

図表 3-(1)-⑮ 運賃・料金の下限割れが立入検査で指摘されていない事例

当省の調査において、運賃・料金下限割れがみられた運行について、当該旅行業者は、県による軽井沢スキーバス事故後の重点検査の際に、本件運行について運送引受書等の資料を県に提示したとしているにもかかわらず、下限割れについて県からの指摘を受けなかったとしている。

【当該運行の概要】

本件運行は、総走行距離 450km、総走行時間 9 時間である。日帰りの運行であるため、点呼点検時間 2 時間を計上する。

当該事業者の管轄地方運輸局の中型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）は 130 円、時間制運賃（1 時間当たり）は 4,230 円である。

よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。

$$450\text{km} \times 130 \text{円} + (9 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,230 \text{円} = \underline{105,030 \text{円}}$$

しかしながら、收受運賃は、102,430 円（下限額の 97.5%）であった。

この理由について、当該旅行業者は、入力ミスにより結果的に下限額を下回ってしまったとしている。

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(1)-⑯ 軽井沢スキーバス事故後の重点検査に関する都道府県担当職員の本意

① 軽井沢スキーバス事故後の重点検査を実施する上で苦慮した点	
宮城県	事業者が保管している関係資料に記載不備（運送引受書に走行時間及び走行距離の記載なし等）があり、運賃・料金の妥当性の判断に窮した。 運賃の下限割れなど、道路運送事業関係の事項については所管外であり、県として、違法性や事業者に対する要指導事項であるかの判断を行うことは難しいケースが多い。
東京都	重点検査の際に、旅行業者が運送引受書を保存しているかどうかについて確認したが、これまで通常検査の際に運送引受書について確認したことがなかったため、運送引受書がどのようなものなのか知識がなく戸惑った。
神奈川県	道路運送法や運転者の運転時間の制限等に関する知見に乏しく、また、運送引受書について検査を行ったのは初めてであり、今後の立入検査においてこのような事項について検査を行うためには専門性が課題である。
山梨県	重点検査では、通常検査と違い、旅行業法だけでなく、道路運送法や運輸規則等の貸切バス事業者に関する知識を必要としたため、各種制度の勉強をした上で立入検査を実施した。
奈良県	重点検査での立入検査表は観光庁が作成した様式を使用したがる、貸切バス事業者に係る分野の検査項目が多く、旅行業担当者では理解しかねる項目が見受けられた。
広島県	重点検査における検査項目（運賃・料金の下限割れ等）は、通常検査では確認することとされていないため、観光庁から示された重点検査の関係資料を理解することが難しかった。特にマニュアル等も示されなかったことから、その都度、地方運輸局観光部や他県に確認しながら実施した。
佐賀県	通常検査と重点検査で確認する検査項目の内容が異なっており、重点検査の実施に当たっては、運賃・料金制度等の検査項目に係る関係法令を勉強する必要があり、負担となった。
② 地方運輸局等への意見・要望	
山梨県	地方運輸局又は運輸支局において、貸切バス事業に関する各種制度の研修等が実施されれば、更なる知識の習得、充実した検査の実施につながる。
愛知県	国土交通省は、貸切バス運賃の算定基準や下限運賃の算出方法等についての説明会を行ってほしい。
静岡県	平成 27 年度の重点検査は聴取事項が多く、かつ道路運送法等他法令の遵守に係る検査であったため、事前や事後の法令の勉強等で大変苦勞した。地方運輸局等の職員が旅行業者の立入検査に同行してもらえれば助かる。
佐賀県	重点検査では運賃・料金制度等の関係法令について、地方運輸局等から特段の情報提供等はなく、担当者が独学で勉強する必要があった。地方運輸局等から関係法令等の周知や制度に係る説明会等の情報提供があれば、もっと効率的に重点検査を実施することが可能であったのではないかと。

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(1)-⑰ 今後の立入検査に関する都道府県担当職員の主な意見

神奈川県	重点検査と同様の内容の立入検査を行うためには、従来の通常検査に要していた時間（1時間程度）の倍以上の時間を要する一方、立入検査要員の増員は困難であることが課題である。
静岡県	平成 28 年度の通常検査においては、重点検査での検査項目（貸切バスに係る検査項目）を取り入れながら実施するよう検討しているところであるが、その場合、通常の検査時間では終了できないと思われるため、ある程度検査項目を絞って行わなければならない、その検討を行っているところである。
大阪府	貸切バスの安全運行を確保するためには、下限割れ運賃等について所管行政機関が的確に立入検査を実施する必要があると認識しており、また、これまでの特別検査や重点検査で下限割れ運賃等を確認するノウハウを得たので、貸切バスを利用した募集型企画旅行を企画する旅行者の場合は、今後の通常検査においても可能な限り点検する方針である。
広島県	下限割れについて地方運輸局から提供のあった「貸切運賃調査表」により検査を行ったが、運送引受書に記載されたどの数値を同表に入力して良いのか確証が持てず、県として下限割れを立証することの難しさを実感したところであり、実効性に疑問がある。
佐賀県	仮に重点検査を今後も行うとした場合、貸切バス事業者と旅行者における契約内容等を確認する必要があるが、運賃・料金制度等については、県の担当職員に専門知識がなく、地方運輸局等から関係法令に係る情報提供もないため、運賃に関する違反の有無を判断することが困難である。

(注) 当省の調査結果による。

(2) 貸切バス事業者から旅行者への手数料等の支払状況

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>ア 国土交通省による新運賃・料金制度等に関する調査</p> <p>第3回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、「手数料」とは、「貸切バスの各運行を成立させるに必要な一定数の客を集めるための広告宣伝等の費用であり、貸切バス事業者に代わって客を集めた旅行者がこれを受け取っている」ものであるとされている。</p> <p>私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）第2条第9項第5号では、自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定することを優越的地位の濫用として禁止している。貸切バス事業者にとって旅行者との取引の継続が困難になることが事業経営上大きな支障を来すため、旅行者が貸切バス事業者にとって著しく不利益な要請等を行っても、貸切バス事業者がこれを受け入れざるを得ないような場合は、取引上優越した地位にあるものと考えられる。このような場合に、旅行者が優越した地位を利用して、取引の相手方である貸切バス事業者に対し、十分な協議をせずに、旅行者が一方的に、著しく低い対価を強制することなどにより、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与える場合は、優越的地位の濫用に当たる。</p> <p>例えば、優越した地位にある旅行者が、著しく高い手数料を要求する場合や手数料を差し引いた運賃が著しく低い場合は、優越的地位の濫用に当たる可能性がある。</p> <p>国土交通省は、平成27年4月から5月まで実施した「貸切バス事業者の輸送実績・運賃料金の収受状況等調査」及び28年2月から3月まで実施した「旅行者と貸切バス事業者の取引事例調査」において、新運賃・料金制度移行後の手数料等の変化などについて調査しており、主な結果は次のとおりである。</p> <p>① 貸切バス事業者の輸送実績・運賃料金の収受状況等調査</p> <p>調査した160貸切バス事業者のうち、78事業者が旅行者から手数料等の引上げ要請があり、33事業者が要請を受け入れたとしている。</p> <p>また、この手数料等の引上げ要請があった事業者のうち、上昇率が最も大きかったものは1.75倍（10%から17.5%に上昇）であった。</p> <p>② 旅行者と貸切バス事業者の取引事例調査</p> <p>回答があった804貸切バス事業者のうち、85%（683事業者）が手数料などを支払っている。これらのうち、44%（300事業者）が新運賃・料金制度移行後に旅行者から手数料の引上げ要請があり、その57%（171事業者）が要請を受け入れたとしている。</p> <p>また、手数料を支払っている事業者の71%（485事業者）が、手数料を支払うことなどについて、旅行者と書面を取り交わしているとしている。</p>	<p>図表3-(2)-①</p> <p>図表3-(2)-②</p> <p>図表3-(2)-③</p>

一方、旅行業者については、回答があった 250 旅行業者のうち 24 事業者 (9.6%) が、新運賃・料金制度移行後に手数料を引き上げたとしている。なお、手数料率は 10% から 20% までのものが 181 事業者 (72.4%) であった。

イ 手数料等に関する通報窓口の設置

第 3 回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、「旅行業者が求める過大な手数料や用途不明な金銭取引によって、届出運賃・料金の下限額を実質的に下回る（安全投資に回すべき収入を減収させる）場合は、道路運送法による運賃規制の意味が損なわれる」と指摘されている。

そのため、総合的な対策において、「運賃・料金に関する情報について、通報窓口を国土交通省に設置する」、「旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する」とされ、いずれも平成 28 年 8 月 30 日に設置された。

図表 3-(2)-④

【調査結果】

今回、72 貸切バス事業者及び 28 旅行業者について、手数料の実態等を調査した結果は、以下のとおりである。

ア 手数料に係る取引関係の実態

(7) 手数料の支払・收受状況

平成 28 年 4 月の運行を中心に、貸切バス事業者の運送契約計 793 件を確認した結果、契約先が旅行業登録をしている旅行業者であると確認できたのは 499 件であり、これらのうち、貸切バス事業者が手数料を支払っていたのは 424 件 (85.0%) であった。

図表 3-(2)-⑤

なお、契約先が旅行業者以外であると確認できた運送契約は 242 件みられ、これらのうち、貸切バス事業者が手数料を支払っていたのは 30 件 (12.4%) であった (注)。

(注) 調査した 793 件のうち、52 件は運行ごとの手数料が不明なものである。

手数料は運賃・料金に対する比率で定められることが多く、運行ごとの手数料が把握できた 63 貸切バス事業者の計 454 件の運送契約においては、手数料率が 15% 以下であったものが 420 件 (92.5%) と多数を占める一方、40% を超える高い手数料率となっているものもみられた。

図表 3-(2)-⑥

また、旅行業者について、平成 28 年 4 月の運行を中心に運送契約計 203 件を確認した結果、26 旅行業者の計 195 件 (96.1%) において手数料を收受しており、手数料率は、15% 以下のものが 190 件 (97.4%) と多数を占める一方、30% の高い手数料率となっているものもみられた。

図表 3-(2)-⑦

なお、貸切バス事業の要素別原価の調査において、旅行業者への手数料を

図表 3-(2)-⑧

含む「その他経費」の原価構成比は、関東運輸局では18.1%であった。

高い手数料率で引き受けた貸切バス事業者の中には、次のように、旅行者から手数料を一方的に要求されたとする事例がみられた。

- ① 旅行者から走行距離及び走行時間に基づかない定額制運賃による運行を求められたが、運送引受書には新運賃・料金制度に則して計算した金額を記載し、この差額を「手数料・協賛・協力金等」として偽装して会計処理するよう指示された。
- ② 旅行者と書面で手数料率を15%と契約していたにもかかわらず、特約条項に基づき運行ごとに異なる手数料率が設定され、中には50%程度の高い手数料率を求められた運行があった。

また、調査した平成28年4月の運送契約以外に、手数料率が高い事例として、旅行者から運賃・料金の下限額を下回る額を提示され、運送引受書上は下限額で引き受けたこととして、実際の收受額との差額を手数料と位置付けているものがみられた。

このような旅行者からの手数料を受け入れた理由について、貸切バス事業者は、①提示された手数料を断ると取引関係が維持できなくなるおそれがあるため、②高い手数料を支払っていても一定の売上げが見込めるためなどとしている。

一方、旅行者から二重帳簿を作成するなどにより30%の手数料の負担を求められたため、運送を引き受けなかったものがみられた。当該貸切バス事業者は、その理由として、30%の手数料は業界の商慣行に照らして法外なものであるためとしている。

さらに、当省に貸切バス事業者から個別に寄せられた行政相談において、平成28年11月以前は旅行者から下限額を下回る運賃での契約を要求された上、15%程度の手数料を支払っていたが、運送引受書への運賃・料金の上限・下限額の記載を義務付けられた28年11月1日以降は、運送引受書上は下限額を上回る運賃額を記載し、実際の收受額との差額を手数料とするよう手数料率を操作することを求められたという事例がみられた。これらの手数料率は30%を超えている運行が多数あり、中には50%近いものがみられた。

(イ) 新運賃・料金制度導入後の手数料率の変化

新運賃・料金制度が導入されて以降、15 貸切バス事業者において、バス代金の値上げ等を理由に旅行者から手数料率の引上げ要求があったとしている。

また、貸切バス事業者に対するアンケート調査において、新運賃・料金制度導入後の手数料の変化について、582 事業者 (21.6%) が「以前より高くなった」と回答している。旅行者からの手数料引上げ要求の理由として、新

図表 3-(2)-⑨

運賃・料金制度でバス代金が値上げされたためとする意見が多くみられた。

しかし、新運賃・料金制度は、利用者の安全性の費用を反映して算出されたものであり、日本バス協会からの質問に対し、国土交通省が作成した「貸切バスの新たな運賃料金制度のQ&A」においても、「新たな貸切バスの運賃料金制度の適用と併せて手数料率を引き上げることは、新運賃制度の趣旨からすれば反するものと考えている」とされている。

図表 3-(2)-⑩

(ウ) 手数料を差し引いた運賃・料金の收受状況

運行ごとの手数料率が把握できた 63 貸切バス事業者計 454 件の運送契約について、手数料を差し引いた運賃・料金額が下限額のどの程度の割合となっているかを確認した結果、70%未満が 27 件 (5.9%) みられ、これらの中には、50%未満が 6 件 (1.3%) みられた。

図表 3-(2)-⑪

当該割合が 70%未満となっているものの中には、運送引受書に記載されている手数料を含めた運賃・料金は、下限額を上回っていたものがみられたため、運送引受書に記載されている運賃・料金が下限額を上回っていることをもって、安全運行に回すべき収入を確保できているとは言えないおそれがある。

(イ) 手数料に関する取引書面の取り交わし

平成 28 年 11 月 1 日から、総合的な対策に基づき、手数料等に関する取引書面の取り交わしが義務化され、現行制度では手数料等が書面で確認できることとなった。

図表 3-(2)-⑫

手数料等に関する取引書面の有無が確認できた 381 件のうち、書面を取り交わしていたのは 192 件 (50.4%) であり、書面の取り交わしを一層推進していくことが重要である。

また、国土交通省による監査等の際には、手数料等に関する取引書面等を活用して実際に收受した運賃・料金まで確認するとともに、特に高い手数料等が設定されているものに関しては、安全運行の確保状況について重点的に確認することも重要である。

イ 総合的な対策に基づく手数料等に関する通報への対応

図表 3-(2)-⑬

(ア) 国土交通省の通報窓口

国土交通省は、平成 28 年 8 月 30 日に、貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口をホームページに設置した。この窓口では、貸切バスの運賃・料金及び手数料等に関する情報について通報を受け付け、通報内容から運賃の下限割れの可能性があると判断した場合は、貸切バス事業者に対する調査等を実施している。

また、通報内容が手数料等に関するもの場合は、貸切バス適正化取引推進委員会（以下「第三者委員会」という。）に情報提供する場合があるとしてい

る。

一方、公正取引委員会は、第3回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会において、手数料について次のような考え方を示している。

- ① 行政機関が、手数料の適正な料率を定めて公表し、これを順守するよう行政指導することは、「行政指導に関する独占禁止法上の考え方」（平成6年6月30日公正取引委員会。平成22年1月1日改正）に抵触する可能性がある。
- ② 旅行業者が貸切バス事業者に手数料を要求する行為が独占禁止法の優越的地位の濫用に当たるかについては、個別判断を要する。

図表 3-(2)-⑭

国土交通省は、同検討委員会において、「消費者と民間業者ではなく、民間業者同士の取引であるため、公正取引委員会とも連携を図っていく」とし、第1回フォローアップ会議において、通報窓口で受けた通報の通知先として公正取引委員会を挙げているが、どのような通報を通知するのかなど、具体的な方法は明らかにされていない。

当省が実施した貸切バス事業者に対する調査やアンケート調査においても、①通報件数が多くなった場合に国土交通省が対応できるのか疑問がある、②通報を受けてどのように対応するのか分からないため具体的な方法を明示してほしいといった意見がみられた。

図表 3-(2)-⑮

(イ) 第三者委員会の通報窓口

平成28年8月30日に、日本バス協会、一般社団法人全国旅行業協会及び一般社団法人日本旅行業協会の共同で、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について専門家から成る独立性の高い通報対応組織として、第三者委員会が設置されたところである。

第三者委員会は、有識者のほか、業界団体である日本バス協会、一般社団法人全国旅行業協会、一般社団法人日本旅行業協会により構成され、窓口へ寄せられた事案のうちツアーの安全確保に関する重要事項について審議するとされている。

図表 3-(2)-⑯

第三者委員会には、平成28年12月31日までの4か月間で20件の通報があった。第三者委員会によると、通報者の名前が確認できたものでなければ調査を行うことはできず、調査する際には運送引受書の控えや運賃の振込証明書等の証拠を全て提出してもらう必要があるとしており、実際に調査を実施したものは1件にとどまっている。

図表 3-(2)-⑰

また、貸切バス事業者からは、契約先の旅行業者の団体である一般社団法人日本旅行業協会が通報の窓口となっているため、通報自体がしづらくなっているとの意見がみられた。

(ウ) 公正取引委員会の相談窓口等

公正取引委員会では、優越的地位の濫用等に関する相談を受け付ける専用窓口を設置しているほか、問題となるおそれのある行為を行っている事業者に関する情報の提供（申告）を受け付けている。受け付けた申告については、公正取引委員会が優越的地位の濫用に当たるか否かの判断をするとしている。

しかし、国土交通省のホームページの「貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内」には、通報内容が手数料等に関するものの場合、第三者委員会に情報提供する場合があると記載されているが、公正取引委員会へ連絡する必要があることや公正取引委員会に直接申告ができることは記載されていない。

図表 3-(2)-⑱

【所見】

したがって、国土交通省は、道路運送法による運賃規制の意味が損なわれることを防止する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 過大な手数料を支払ったことにより、実質的に届出運賃の下限額を大幅に下回り、安全投資に支障が出るおそれがある貸切バス事業者を監査で把握した際には、当該事業者に対し安全運行の確保状況等について重点的に指導を行うとともに、過大な手数料を受け取った契約先の旅行業者についても、国土交通省自動車局と観光庁が連携した上で、必要な対応を行うこと。

また、手数料等に関する取引書面の取り交わし義務化の実施状況を把握し、必要に応じて更なる周知を行うとともに、貸切バス事業者への監査や旅行業者への立入検査の際に、過大な手数料がないかを取引書面で確認すること。

- ② 国土交通省の通報窓口で受けた手数料等に関する通報について、第三者委員会及び公正取引委員会と連携した対応方法を具体的に定めること。

また、第三者委員会の客観性を向上させる方法を検討するとともに、貸切バス事業者に対し、手数料に関する通報等は公正取引委員会に直接連絡する方法もある旨を周知すること。

図表 3-(2)-① 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号）（抜粋）

第 2 条 （略）

2～8 （略）

9 この法律において「不公正な取引方法」とは、次の各号のいずれかに該当する行為をいう。

一～四 （略）

五 自己の取引上の地位が相手方に優越していることを利用して、正常な商慣習に照らして不当に、次のいずれかに該当する行為をすること。

イ 継続して取引する相手方（新たに継続して取引しようとする相手方を含む。ロにおいて同じ。）に対して、当該取引に係る商品又は役務以外の商品又は役務を購入させること。

ロ 継続して取引する相手方に対して、自己のために金銭、役務その他の経済上の利益を提供させること。

ハ 取引の相手方からの取引に係る商品の受領を拒み、取引の相手方から取引に係る商品を受領した後当該商品を当該取引の相手方に引き取らせ、取引の相手方に対して取引の対価の支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。

六 （略）

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(2)-② 優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の考え方（平成 22 年 11 月 30 日公正取引委員会）（抜粋）

第 4 優越的地位の濫用となる行為類型

3 独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハ

独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハの規定は、次のとおりである。

ハ 取引の相手方からの取引に係る商品の受領を拒み、取引の相手方から取引に係る商品を受領した後当該商品を当該取引の相手方に引き取らせ、取引の相手方に対して取引の対価の支払を遅らせ、若しくはその額を減じ、その他取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定し、若しくは変更し、又は取引を実施すること。

この独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハには、「受領拒否」、「返品」、「支払遅延」及び「減額」が優越的地位の濫用につながり得る行為の例示として掲げられているが、それ以外にも、取引の相手方に不利益を与える様々な行為が含まれる。

（略）

(5) その他取引の相手方に不利益となる取引条件の設定等

ア 取引の対価の一方的決定

(ア) 取引上の地位が相手方に優越している事業者が、取引の相手方に対し、一方的に、著しく低い対価又は著しく高い対価での取引を要請する場合であって、当該取引の相手方が、今後の取引に与える影響等を懸念して当該要請を受け入れざるを得ない場合には、正常な商慣習に照らして不当に不利益を与えることとなり、優越的地位の濫用として問題となる（注 25）。

この判断に当たっては、対価の決定に当たり取引の相手方と十分な協議が行われたかどうか等の対価の決定方法のほか、他の取引の相手方の対価と比べて差別的であるかどうか、取引の相手方の仕入価格を下回るものであるかどうか、通常の購入価格又は販売価格との乖離の状況、取引の対象となる商品又は役務の需給関係等を勘案して総合的に判断する。

（注 25）取引の対価の一方的決定は、独占禁止法第 2 条第 9 項第 5 号ハの「取引の相手方に不利益となるように取引の条件を設定（中略）すること。」に該当する。

図表 3-(2)-③ 国土交通省による新運賃・料金制度等に関する調査の概要

区分	調査名	貸切バス事業者の輸送実績・ 運賃料金の收受状況等調査	旅行業者と貸切バス事業者の 取引事例調査
調査期間		平成 27 年 4 月下旬から 5 月下旬まで	平成 28 年 2 月 17 日から 3 月 14 日まで
調査目的		新運賃・料金制度移行後 1 年が経過したことを踏まえ、運賃制度に係る実態を把握し、定量的な検証	<ul style="list-style-type: none"> 旅行業者と貸切バス事業者との取引内容の明確化・実態把握 効果的な対策の検討に資する情報の収集
回答事業者数		160 事業者	貸切バス事業者：804 事業者 旅行業者：250 事業者
主な調査事項		<ul style="list-style-type: none"> 輸送実績 運賃收受額 労務改善・安全投資状況 あっせん手数料の状況 	<ul style="list-style-type: none"> 契約の文書化の実態 安全運行に関する取組の実態 金銭に係る契約の実態

(注) 国土交通省の資料に基づき、本省が作成した。

図表 3-(2)-④ 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 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

(4) 旅行業者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
④ 通報窓口の設置	運賃・料金に関する情報について、通報窓口を国土交通省に設置する。	平成 28 年夏まで
⑤ 専門家による手数料等のチェックや是正指導が可能となる体制の整備	旅行業者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する。業界団体は、不適切な取引の自主的な是正を図るほか、法令違反の可能性が高い場合には行政庁や公正取引委員会へ通知する。	平成 28 年夏まで

図表 3-(2)-⑤ 貸切バス事業者における手数料の支払状況

(単位：件)

区分 手数料の有無	運行ごとの手数料が把握できたもの			運行ごとの手数料が不明なもの	合計
	旅行者	旅行者以外	小計		
手数料の支払あり	424 (85.0%)	30 (12.4%)	454 (61.3%)	36 (69.2%)	490 (61.8%)
手数料の支払なし	75 (15.0%)	212 (87.6%)	287 (38.7%)	16 (30.8%)	303 (38.2%)
合計	499 (100%)	242 (100%)	741 (100%)	52 (100%)	793 (100%)

(注) 1 当省の調査結果による。
2 () 内は、構成比である。

図表 3-(2)-⑥ 貸切バス事業者が旅行者に支払っている手数料の率

(単位：件)

手数料率	運行件数	割合
15%以下	420	92.5%
15%超～40%以下	25	5.5%
40%超	4	0.9%
定額 (1000 円)	5	1.1%
合計	454	100%

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑦ 旅行者が貸切バス事業者から受領している手数料の率

(単位：件)

手数料率	運行件数	割合
15%以下	190	97.4%
20%	4	2.1%
30%	1	0.5%
合計	195	100%
手数料なし	8	

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑧ 貸切バス事業の要素別原価の調査結果（関東運輸局）

貸切バスの新運賃・料金制度②

貸切バスの新運賃・料金制度は、標準能率事業者（155者）の原価（平成24年度実績）について、時間コスト・キロコストに分類し、時間単価・キロ単価を算出している。

貸切バス事業における原価		時間コスト・キロコストの別		原価構成比 (関東運輸局の例)
運送費	人件費（基準賃金等）	時間		28.6%
	人件費（基準賃金以外）	キロ		7.5%
	燃料油脂費	キロ		9.5%
	車両修繕費	キロ		3.6%
	車両減価償却費	1/2時間	1/2キロ	16.8%
	自動車税・自動車重量税	キロ		0.3%
	自動車損害賠償責任保険料	キロ		0.3%
	<u>その他経費</u>	時間		18.1%
一般管理費	時間		8.0%	
営業外費用	時間		1.1%	
適正利潤	時間		1.8%	
安全措置に係る経費	時間		3.9%	

運転者賃金の下落傾向が固定化しないよう、運転者平均給与月額に、全職種平均給与月額と運転者平均給与月額との差の1/2を加えて積算している。

低年式車両の更新を促進するため、法定耐用年数（5年）に、標準能率事業者の車両使用平均年数と法定耐用年数との差の1/2を加えて積算している。

旅行者への手数料等は、この科目に含まれている。

安全対策への投資を継続的に行えるよう、以下の経費を原価に盛り込んでいる。
 ・デジタル式運行記録計、ドライブレコーダーの導入費用
 ・貸切バス安全性評価認定制度の取得費用
 ・事故防止コンサルティングの実施費用 等

(注) 1 国土交通省の資料（第3回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）による。
 2 下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑨ 高い手数料率を求められた事例

- 旅行業者が、走行距離や走行時間に基づかない 1 日 1 台を単位とする定額制運賃による取引を貸切バス事業者に求めており、取引する事業者を集めた説明会の場で帳票作成ソフトを配布した上で、実体上は定額制運賃であるところ、外形上、新運賃・料金制度に準拠するよう、「請求書」、「手数料・協賛・協力金等支払明細書」を作成するよう指示した。
監査対象となる運送引受書には新運賃・料金制度に則して計算した金額を記載し、これと定額制運賃による金額との差額を「手数料・協賛・協力金等」で調整することとした。
- 旅行業者と契約書で手数料率を 15%と契約しているにもかかわらず、契約書に「乙（旅行業者）が甲（貸切バス事業者）と合意した場合、個別取引について別途手数料を特約することができるものとする」としているため、運行ごとに異なる手数料率を求められ、中には 50%程度の高い手数料率を求められた運行があった。
- 旅行業者から希望価格を提示されるが、その金額では運賃・料金の下限額を下回ってしまうため、運送引受書には下限額で引き受けたこととし、実際の收受額との差額を手数料と位置付けている。
- 業界の商慣行では 15%が上限とされている手数料について、「二重帳簿を作成するなどして、30%の手数料を負担すれば仕事を回す。他の事業者はこの条件で契約した。」との条件提示を受けた。

(注) 当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑩ 貸切バスの新たな運賃料金制度の Q & A（国土交通省）（抜粋）

貸切バスの新たな運賃料金制度の Q&A

<<旅行会社との取引について>>

Q61：旅行会社の手数料に関して法的な縛りはないのか。新たな運賃料金に移行するにあたり、手数料を上げれば現状の運賃と変わらなくなる。法外な手数料アップについては対策を考えられているか。

A：手数料については旅行業法上の規定もなく、民民間の契約として、販売手数料、広告宣伝費等の名目で貸切バス事業者から旅行業者に支払われているものと承知している。新たな貸切バスの運賃料金制度の適用と併せて手数料率を引き上げることは、新運賃制度の趣旨からすれば反するものと考えている。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑪ 手数料を差し引いた運賃・料金の收受状況

(単位：件)

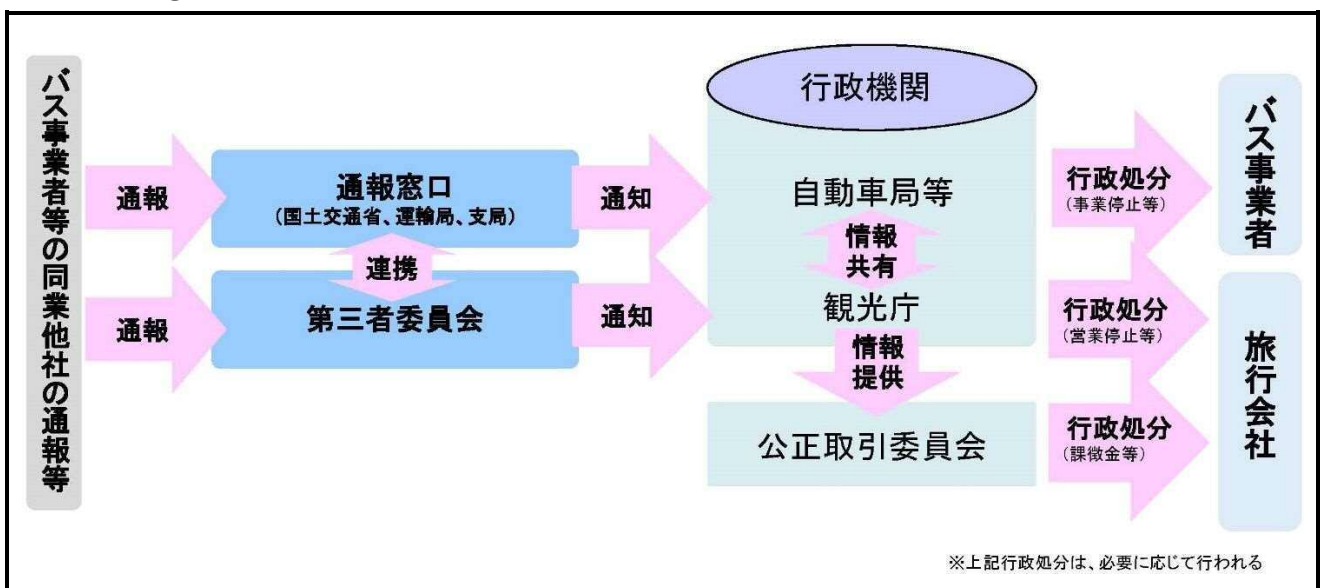
届出運賃・料金の下限額に対する收受率	運行件数	割合
50%未満	6	1.3%
50%～70%未満	21	4.6%
70%～100%未満	291	64.1%
100%以上	120	26.4%
届出運賃・料金下限額が不明なもの(注2)	16	3.5%
合計	454	100%

(注) 1 当省の調査結果による。
2 運送引受書に走行距離、走行時間等が記載されていなかったものなどである。

図表 3-(2)-⑫ 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 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会)(抜粋)

(4) 旅行者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
③ 手数料等の額(率)に関する取引書面の取り交わし	運送申込書/引受書の書面取引時に併せて旅行者と貸切バス事業者で確認の上、手数料等の額(率)に関する書面を取り交わす。	平成28年夏まで

図表 3-(2)-⑬ 国土交通省による通報窓口及び第三者委員会の通報窓口



(注) 国土交通省の資料による。

図表 3-(2)-⑭ 行政指導に関する独占禁止法上の考え方（平成 6 年 6 月 30 日公正取引委員会。平成 22 年 1 月 1 日改正）（抜粋）

2 行政指導の諸類型と独占禁止法

法令に具体的な規定がない行政指導に関し、どのような行政指導が独占禁止法との関係において問題を生じさせるおそれがあるかについての考え方を行政指導の諸類型ごとに具体的に示すと、次のとおりである。

(2) 価格に関する行政指導

公正かつ自由な競争を維持・促進するためには、商品又は役務の価格設定が事業者の自主的な判断に委ねられる必要があり、行政機関は、法令に具体的な規定がない価格に関する行政指導により公正かつ自由な競争が制限され、又は阻害されることのないよう十分留意する必要がある。例えば、次のような行政指導は、独占禁止法との関係において問題を生じさせるおそれがある（独占禁止法第三条、第八条第一号・四号・五号、第一九条）。

[1] 価格の引上げ又は引下げについて、その額・率（幅）等目安となる具体的な数字を示して指導すること。

このような行政指導により、事業者が共同して、又は事業者団体が、示された目安まで価格を引き上げ、又は引き下げることになるおそれがある。なお、ここでいう決定とは、明示的に決定し、又は合意することだけをいうのではなく、暗黙の了解又は共通の意思が形成されることも含まれる（以下同じ）。

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑮ 国土交通省の通報窓口に関する主な意見

- 国土交通省において、通報件数が多くなった場合に対応できるのか疑問がある。業務量の増加となるのではないか。
- 通報を受けてどのように対応するのか分からないため具体的な方法を明示してほしい。
- 虚偽の通報をする者が出てくる可能性があり、悪用されるおそれがある。
- 国の規制のための役割が更に増えてしまい、安全対策に関する既存の重要な仕事が手薄になってしまうおそれがある。もし設置するのであれば、事業者にとってより身近なバス協会や都道府県に代行させる方が効率的ではないか。
- 通報には証拠が必要なため内部告発によるものしか可能性がない。多くの噂を聞いても証拠がなければ通報できないため意味がない。

（注）当省の調査結果による。

図表 3-(2)-⑯ 貸切バスツアー適正取引推進委員会運営規則（案）（平成 28 年 8 月 30 日）（抜粋）

<p>（委員会の構成等）</p> <p>第 3 条 委員会は<u>有識者のほか（公社）日本バス協会、（一社）全国旅行業協会、（一社）日本旅行業協会および弁護士、行政関係者などあわせて 10 名以内</u>により構成する。</p> <p>（委員会の開催）</p> <p>第 5 条 委員会は、委員長の指示を受けて事務局が招集し、窓口に寄せられた事案のうちツアーの安全確保に関する重要事項について審議する。</p>

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(2)-⑰ 国土交通省による通報窓口及び第三者委員会の通報窓口の実績（平成 28 年 8 月 30 日から 12 月 31 日まで）

（単位：件）

通報窓口	区分	通報件数		
			うち、調査対象が特定可能	
			うち、調査済み	うち、行政処分
国の相談窓口	44	14	3	0
第三者委員会	20	1	1	0

（注）1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

2 国土交通省及び第三者委員会は、調査対象が特定可能なものは全て調査に着手しているとしている。

図表 3-(2)-⑩ 「貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内」(国土交通省ホームページ)
(抜粋)

The screenshot shows the homepage of the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport (MLIT) of Japan. The page is in Japanese and features a navigation menu with options like 'Home', 'About MLIT', 'News', 'Policy/Laws/Budget', 'Open Data', and 'Inquiries/Requests'. The main content area is titled '自動車' (Automobiles) and contains a specific notice titled '貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内' (Notice regarding reporting channels for illegal bus fares). The notice provides information on how to report such cases, including a contact email address and a download link for a reporting form. It also includes three examples of illegal fare practices and a list of reporting guidelines.

国土交通省

YouTube Twitter 本文へ 文字サイズ変更 標準 拡大 音声読み上げ・ルビ振り English

Google™カスタム検索 検索 検索方法 サイトマップ

ホーム 国土交通省について 報道・広報 政策・法令・予算 オープンデータ お問い合わせ・申請

自動車

ホーム > 政策・仕事 > 自動車 > 貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内

貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口のご案内

貸切バスの不適正な運賃・料金に関する情報をお持ちの場合、通報様式をダウンロードの上、hqt-kashiki-unchin@ml.mlit.go.jpに情報をお寄せください。

<通報例>

例1. ○○小学校の林間学校に係る運行についての入札において、当社は公示運賃の最下限運賃・料金を応札したが、○○観光バス(株)が落札した。○○観光バスも公示運賃で届出ているとの情報をつかんでいる。
下限割れ運賃での運送を引き受けている可能性があるため調査してほしい。

例2. 私は■■運輸(有)に運転手として勤務しています。貸切バスの運賃が上がったと聞いていますが、私たちの待遇は一切に改善しません。
そこで、会社の事務担当の者と相談し、契約関係書類を確認したところ、○○運輸局で公示している運賃と比べて明らかに低い金額で契約しているものが多々ありました。
これは違法だと思いましたので通報しました。
なお、調査の際は、私の氏名は絶対に明かさないでください。

例3. ○月×日に会社の温泉旅行で○×△観光バスの貸切バスを利用し、○○万円支払いました。出発地の○○駅から目的地の××温泉までは往復△△km、所要時間は○○時間であり、運賃・料金シミュレーターでの試算では○△万円でした。公示された下限運賃を△万円下回っている疑いがあるので通報します。

貸切バスの運賃・料金に関する通報窓口

通報先メールアドレス：hqt-kashiki-unchin@ml.mlit.go.jp

通報にあたっては、下記の通報様式をダウンロードの上、メールに添付して下さい。
[通報様式\(excel\)](#)
お電話での通報を希望される場合は、[こちら](#)へお願いします。

<通報上の注意点>

- ※通報内容が手数料等に関するものの場合、貸切バスツアー適正化取引推進委員会に情報提供する場合があります。
- ※国及び貸切バスツアー適正化取引推進委員会は通報者の個人情報を厳重に管理し、漏洩等の防止に適切な対策を講じます。
- ※お寄せいただいた情報は、国土交通省において、貸切バスの運賃・料金の収受に関する状況把握及び調査の参考にするために利用させていただきます。
- ※情報をお寄せいただく場合は、できるだけ詳細な情報をお寄せください。
- ※貸切バスの運賃・料金の収受と直接関係のない、サービス等に関するご連絡はご遠慮願います。
- ※お寄せいただいた内容についての個別の回答はいたしかねますので、予めご了承ください。
- ※お寄せいただいた内容についての確認のためにご連絡させていただく場合がございます。

(注) 下線は当省が付した。

(3) 指導等に係る関係機関の連携確保

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>ア 地方運輸局から観光庁に対する通知</p> <p>地方運輸局は、「「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反への関与が疑われる旅行者等の関係機関への通知について」の一部改正について」（平成 26 年 7 月 1 日付け国自安第 43 号・国自旅第 71 号国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長通知）に基づき、貸切バス事業者が、道路運送法又は運輸規則に違反した場合であって、当該違反に旅行者等の関与が疑われる場合、国土交通省自動車局安全政策課を経由して観光庁観光産業課あてに通知するとされている。通知を受けた観光庁観光産業課は、旅行業に係る業務の範囲に応じ、管轄する地方運輸局又は都道府県へ通知するとされている。</p> <p>通知された旅行者等に対する関係機関の対応結果については、観光庁観光産業課から国土交通省自動車局安全政策課を経由して当該地方運輸局宛てに回報するとされている。</p> <p>イ 観光庁及び都道府県から国土交通省に対する通報</p> <p>地方運輸局（観光部）（観光庁の併任発令をされた地方運輸局職員をいう。以下同じ。）は、「旅行者等立入検査（通常検査）実施要領」（平成 21 年 1 月 15 日観光庁。平成 21 年 3 月 31 日改正。以下「通常検査実施要領」という。）に基づき、旅行者への検査の結果、下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号）、道路運送法等の違反の疑いがある場合には、観光庁観光産業課に連絡の上、必要に応じて関係官署に通報するとされている。</p> <p>また、軽井沢スキーバス事故後の重点検査においても、「旅行者への立入検査（重点検査）の実施にかかる実施要領等について（補足説明 1）」（平成 28 年 1 月 29 日付け観光庁観光産業課事務連絡。以下「補足説明」という。）に基づき、観光庁は、他法令違反の疑いのある事実については地方運輸局自動車関係部又は労働基準監督署等に情報提供するとされている。</p> <p>国土交通省は、観光庁及び都道府県から通報を受けた後の対応について、「観光庁等からの運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて」（平成 28 年 6 月 1 日付け国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長事務連絡）において、当面の間、各地方運輸局において 1 か月ごとに調査及び指導の結果を取りまとめ、同省自動車局旅客課旅客運送適正化推進室及び通報を发出した都道府県関係部署に対し報告するとしている（注）。同事務連絡において、都道府県からの通報は運輸支局に対して行われるものとされている。</p> <p>（注）平成 28 年 5 月 31 日以前の通報への対応については、「貸切バス事業者の運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて」（平成 27 年 5 月 28 日付け国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長事務連絡）に基づき、通報者の氏名・連絡先が明らかであって、運賃・料金違反に係る内容（運行の行程や運賃・料金の額等）が具体的な通報については、運輸支局において調査・指導を実施することとされていた。</p>	<p>図表 3-(3)-①</p> <p>図表 3-(3)-②</p> <p>図表 3-(3)-③</p> <p>図表 3-(3)-④</p> <p>図表 3-(3)-⑤</p> <p>図表 3-(3)-⑥</p> <p>図表 3-(3)-⑦</p>

【調査結果】

今回、7 地方運輸局及び 14 都道府県における貸切バス事業に係る通知・通報状況等を調査した結果は、以下のとおりである。

ア 地方運輸局から観光庁に対する通知状況

貸切バス事業を所管する地方運輸局から旅行業を所管する観光庁への通知実績（平成 27 年度及び 28 年度（28 年 12 月まで））を確認した結果、4 地方運輸局において計 18 件みられた。

通知の実績がなかった地方運輸局のうち 2 地方運輸局においては、旅行業登録をしている旅行者との契約で運賃・料金の下限割れの疑いがあったが、旅行者の関与が確実にあったとは言えないなどとして、通知していないものがみられた。

通知の実績があった地方運輸局においても、観光庁への通知に当たっては、貸切バス事業者が旅行者の関与を陳述した文書が必要と考えており、口頭では認めていても、文書に残すことには応じない貸切バス事業者が多く、観光庁への通知に至らないとしているものもみられた（中国運輸局）。

一方、運賃・料金の下限割れがあった場合、運送引受書で申込者となっている旅行者については法令違反への関与が疑われると判断し、通知対象としている地方運輸局もみられた（中部運輸局）。

このように、観光庁への通知対象とするか否かの判断基準は、地方運輸局によって区々となっている。

しかしながら、上記 18 件の通知を端緒として、うち 9 件が平成 28 年 12 月時点で行政処分がなされており、法令違反への関与が疑われる旅行者の観光庁への通知を幅広く行うことが重要である。

なお、九州運輸局は、一つの運送契約において複数の旅行者等が介在する場合、ランドオペレーター（注）として行った可能性があることから、当分の間、観光庁への通知は行わないとしているが、これについては、ランドオペレーターの登録制度の導入以降、通知対象に含める必要があると考えられる。

通知後の観光庁等の対応状況については、当省の調査時点で観光庁等から連絡がないとするものが 2 地方運輸局（東北、中国）みられた。観光庁等における対応結果の回報時期には決まりがないため、観光庁等が旅行者を行政処分するまで地方運輸局に連絡がなく、同局において対応状況が分からない状態となっている。その一方で、国土交通省は、観光庁等からの通報について、1 か月ごとに調査及び指導の結果を観光庁等に報告するとしている。

また、通知された 18 件のうち、旅行者が都道府県の登録を受けている第 2 種又は第 3 種旅行者であったものは 13 件みられたが、平成 28 年 12 月時点で行政処分されているのは 5 件のみである。それ以外の 8 件の中には、観光庁が地

図表 3-(3)-⑧

図表 3-(3)-⑨

図表 3-(3)-⑧
(再掲)

図表 3-(3)-⑩

方運輸局から通知を受けて都道府県に連絡するまで、2 か月以上かかっているものがみられた。

(注) 旅行業者の委託を受けて、基本的な手配業務であるバス等の交通サービス、宿泊サービスの手配等を行う事業者をいう。

イ 観光庁及び都道府県から国土交通省に対する通報状況

(7) 地方運輸局（観光部）から国土交通省に対する通報

軽井沢スキーバス事故後の重点検査において、運賃・料金下限割れの疑いに係る地方運輸局（観光部）から国土交通省への通報実績を確認した結果、3 地方運輸局において計 9 件みられた。

一方、関東運輸局（観光部）では、観光庁から送付された「貸切運賃調査表」に基づいて計算した結果、運賃・料金下限を下回っていたにもかかわらず、あくまで違反の疑いがあるだけで違反とは断定できないとして、観光庁へは改善事項を「なし」と報告しているものがみられた。

なお、当該事案は、関東運輸局（自動車交通部）が改めて調査した結果、違反がないことが確認されている。

(4) 都道府県から国土交通省（地方運輸局）に対する通報

a 都道府県から国土交通省への通報先

都道府県から国土交通省への通報については、通常検査実施要領において、「観光庁観光産業課に連絡の上、必要に応じて関係官署に通報する」とされている。一方、軽井沢スキーバス事故後の重点検査では、補足説明において、「地方運輸局自動車関係部もしくは労働基準監督署等に情報提供する」とされている。このため、都道府県の通報先は、今後地方運輸局自動車関係部であるのか、又は当該通報先は軽井沢スキーバス事故後の重点検査における一時的なものであり、従来どおり観光庁観光産業課であるのかは明確にされていない。

また、国土交通省は、観光庁等からの通報への対応について、「観光庁等からの運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて」を発出しており、同事務連絡においては、都道府県の通報先は運輸支局とされている。

このように、都道府県からの通報先は規程によって異なっており、当省の調査においても、都道府県からの実際の通報先が地方運輸局自動車関係部、地方運輸局観光部又は運輸支局と区々となっていた。

b 軽井沢スキーバス事故後の重点検査における通報状況

軽井沢スキーバス事故後の重点検査において、運賃・料金下限割れの疑いに係る都道府県から国土交通省（地方運輸局）への通報実績を確認した結果、8 都道府県において計 51 件みられた。

これらの中には、当省の調査時点でその後の地方運輸局での対応が不明な

図表 3-(3)-⑪

図表 3-(3)-⑫

ものが6都道府県において計41件(80.4%)みられ、中には、次のとおり、都道府県と地方運輸局、地方運輸局の部局間及び地方運輸局と運輸支局の間で行き違いが発生している事例がみられた。

① 県は、地方運輸局自動車交通部にファックスで運賃・料金下限割れに該当するか否かの確認を依頼したが、地方運輸局自動車交通部においては、受け付けた記録がなく、当該事案について認識していないとしている。県は、改めて地方運輸局観光部に照会したところ、しばらく連絡がなく、2か月後に情報として預かるとの回答があった(関東運輸局)。

② 県は、運賃・料金の下限割れが見受けられる旅行者への対応について地方運輸局観光部に照会し、観光庁から連絡があり次第追って連絡するとの回答があった。しかし、その後観光庁から地方運輸局観光部に連絡がなく放置された状態となっており、当該地方運輸局観光部でもその後の対応は不明としている。

なお、当省の調査時点において、当該地方運輸局観光部及び県の担当者は異動しており、当該事案は引き継がれていなかった(近畿運輸局)。

③ 県は地方運輸局自動車交通部又は観光部へ通報したが、地方運輸局自動車交通部又は観光部が資料を確認した結果、運賃・料金の下限割れはみられず、運輸支局に対し貸切バス事業者への調査依頼は行わないこととしたが、県にはその旨を連絡していない(関東運輸局、中国運輸局。計3件)。

④ 地方運輸局自動車交通部は、都道府県からの通報に基づき、運輸支局に対し運賃・料金下限割れ違反の疑いがある貸切バス事業者の調査を指示したが、運輸支局内における業務分担が調整できずに、当省の調査時点では調査を実施していなかった(神奈川運輸支局)。

また、運賃・料金下限割れ以外の事案ではあるが、県が、法令違反の可能性があると見て地方運輸局観光部に対し自動車交通部への照会を依頼したが、当省の調査時点で回答がないものがみられた(中部運輸局)。

さらに、軽井沢スキーバス事故後の重点検査における通報については、都道府県と地方運輸局自動車交通部が直接やりとりすることとなっており、行政処分に至った場合以外は、その内容や対応状況を観光庁では把握していない。

【所見】

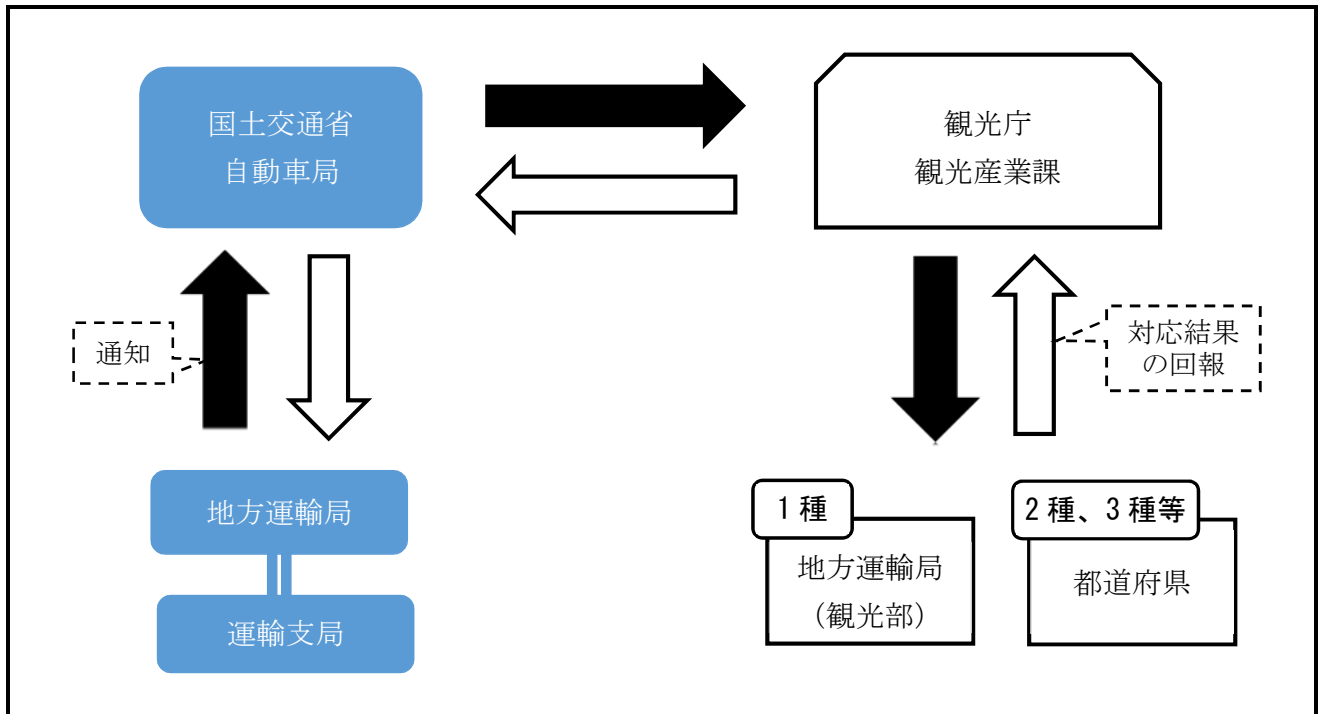
したがって、国土交通省は、関係機関における連携を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

① 貸切バス事業者の法令違反への関与が疑われる旅行者等について、観光庁へ通知すべきか否かの判断基準を明確にし、地方運輸局に周知すること。

また、総合的な対策において観光庁が旅行者への行政処分等の強化を検討す

<p>るとしていることに鑑み、行政処分の端緒ともなり得る上記の通知について、旅行業者の法令違反への関与の度合いにかかわらず積極的に行うとともに、その後の対応状況について情報共有する体制を構築すること。</p> <p>② 運賃・料金違反等の法令違反、特に道路運送法違反に係る適切な通報先及び通報後の対応方法を整理し、都道府県に対し周知すること。</p> <p>また、通報後の地方運輸局における対応状況について、都道府県との間での情報共有を徹底するとともに、対応漏れがないよう、観光庁と国土交通省自動車局が連携して把握すること。</p>	
--	--

図表 3-(3)-① 地方運輸局から観光庁に対する通知



(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

図表 3-(3)-② 「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反への関与が疑われる旅行者等の関係機関への通知について」の一部改正について（平成 26 年 7 月 1 日付け国自安第 43 号・国自旅第 71 号国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長通知）（抜粋）

一般貸切旅客自動車運送事業者（以下「貸切バス事業者」という。）の法令違反への関与が疑われる旅行者又は旅行者代理業者（以下「旅行者等」という。）に対する指導に資するため、旅行者等を所管する関係機関（以下「関係機関」という。）に対し、当該違反事実等を通知することとし、その取扱いを下記のとおり定めたので、本取扱いの確実な運用を期されたい。

なお、本取扱いについては、観光庁観光産業課と協議済であることを申し添える。

記

1. 関係機関に通知する事案

(1) 通知の要件

貸切バス事業者が、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）又は同法に基づく旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。）に違反した場合であって、当該違反に旅行者等の関与が疑われる場合、2. により関係機関へ通知するものとする。

(2) 通知の対象とする違反行為

関係機関への通知の対象とする違反行為は次のとおりとする。

- ① 法第 9 条の 2 第 1 項の違反
- ② 法第 20 条の違反

- ③ 法第 30 条第 2 項の違反（従前の高速ツアーバス又は従前の会員制高速バスの運行形態に該当する運行）
- ④ 「旅客自動車運送事業運輸規則第 21 条第 1 項の規定に基づく事業用自動車運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準」（平成 13 年国土交通省告示第 1675 号）の違反（以下のものに限る。）
 - イ. 1 日の最大拘束時間
 - ロ. 休息期間（一の運送申込において休息期間が含まれている場合に限る。）
 - ハ. 連続運転時間
- ⑤ 運輸規則第 21 条第 6 項の違反
- ⑥ 運輸規則第 38 条第 1 項の違反のうち道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）第 22 条に規定する事業用自動車の運転者の最高速度違反に係るもの
- ⑦ その他旅行者等との関与が疑われる法又は運輸規則の規定の違反

(3) 旅行者等との関与の判断基準

1. (1)の「旅行者等との関与が疑われる場合」とは、当該貸切バス事業者が旅行者等との間で交わした運送申込書又は運送引受書の写し等により、当該違反事実が確認できる場合をいい、(2)④及び⑥の違反については、申込又は引受の内容における出発・到着時間又は運行行程が合理的でなく、結果として違反となった場合をいう。

2. 通知

(1) 地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）は、1. に該当する事案であって、当該違反について法第 40 条に規定する輸送施設の使用停止以上の行政処分を行った場合、別紙 1 により自動車局安全政策課を経由して観光庁観光産業課あて通知するものとする。

なお、通知は、貸切バス事業者に対する行政処分の決定後に行うものとする。

(2) (1)の通知を受けた観光庁観光産業課は、旅行業法施行規則（昭和 46 年運輸省令第 61 号）第 1 条の 2 各号に規定する旅行業に係る業務の範囲に応じ、第一種旅行業務を営む者については、当該旅行者等を管轄する地方運輸局等の観光担当部署に、第二種旅行業務を営む者、第三種旅行業務を営む者、地域限定旅行業務を営む者及び旅行者代理業を営む者については、当該旅行者等の主たる営業所の所在地を管轄する都道府県へ通知する。

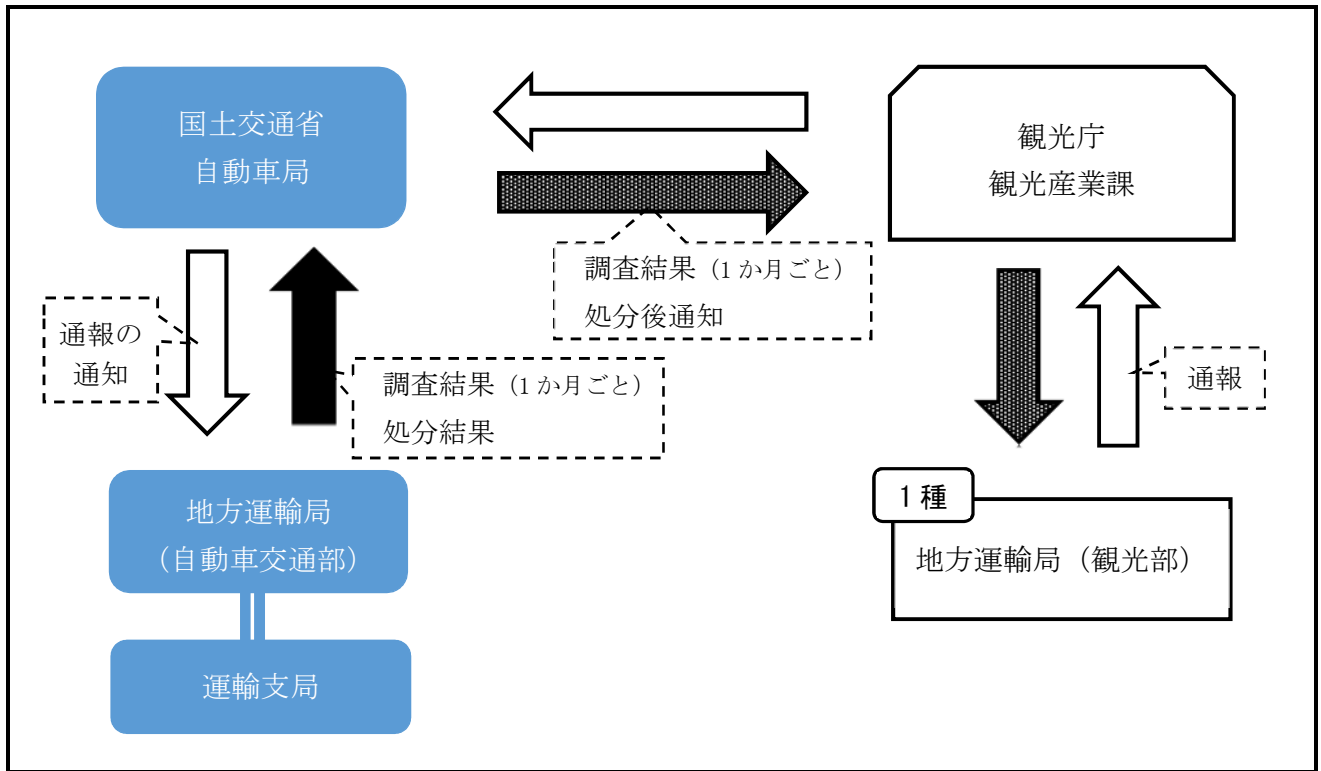
3. 通知に対する回報

2. (2)に基づき通知された旅行者等に対する関係機関の対応結果については、別紙 2 により観光庁観光産業課から自動車局安全政策課を経由して当該地方運輸局あて回報するものとする。

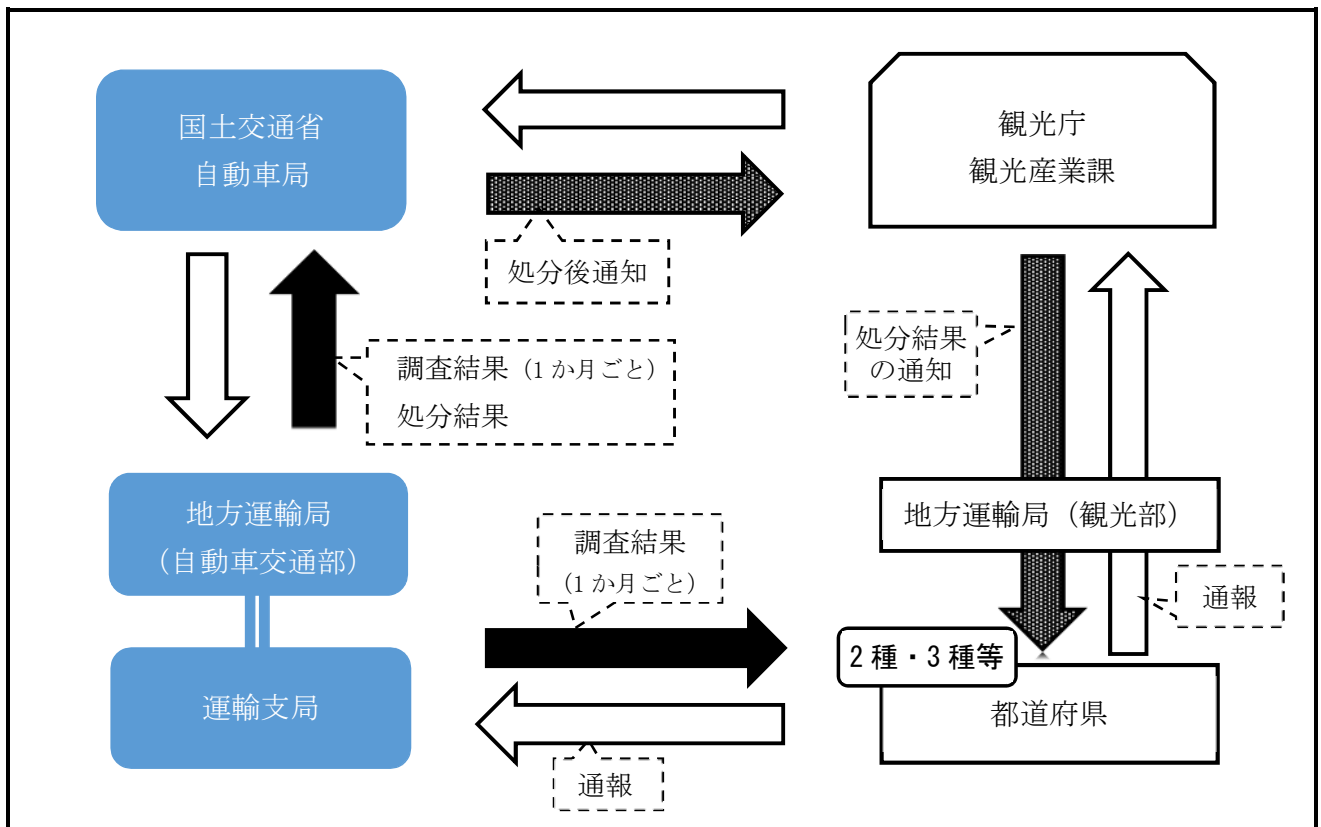
(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(3)-③ 観光庁及び都道府県から国土交通省に対する通報

<第1種旅行者>



<第2種・第3種旅行者等>



(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

図表 3-(3)-④ 旅行業者等立入検査（通常検査）実施要領（平成 21 年 1 月 15 日観光庁。平成 21 年 3 月 31 日改正）（抜粋）

1. 適用範囲

本要領は、旅行業法第 26 条第 2 項の規定に基づき実施する立入検査のうち、観光庁及び各地方運輸局（沖縄総合事務局を含む。）が一般的な指導・監督を主な目的として実施する立入検査（以下「検査」という。）について適用する。

7. 検査結果の報告

(2) 検査の結果、下請代金支払遅延防止法、道路運送法等の違反の疑いがある場合には、観光庁観光産業課に連絡のうえ、必要に応じて関係官署に通報する等、適切に対応すること。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(3)-⑤ 旅行業者への立入検査（重点検査）の実施にかかる実施要領等について（補足説明 1）（平成 28 年 1 月 29 日付け観光庁観光産業課事務連絡）（抜粋）

7. 立入検査で判明した違反について

立入検査で確認していただく他法令違反は、確認されたとしても、あくまで違反の「疑い」が認められるにとどまるため、疑いのある事実については地方運輸局自動車関係部もしくは労働基準監督署等に情報提供していただくこととなります。その後、他法令違反が確定した後、旅行業法に基づき処分を検討することとなります。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(3)-⑥ 観光庁等からの運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて（平成 28 年 6 月 1 日付け国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長事務連絡）（抜粋）

1. 通報の取扱いについて

観光庁等からの通報については、「貸切バス事業者の運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて」（平成 27 年 5 月 28 日付け事務連絡）に基づき対応すること。

なお、調査にあたっては、違反のあった旅行業者との契約を中心に実態把握を行うこととされたい。

2. 調査結果の報告について

① 観光庁からの通報事案

観光庁から通報のあった事案については、当面の間、各運輸局等において前月末時点における調査及び指導の結果を別紙様式にとりまとめ、自動車局旅客課旅客運送適正化推進室あて毎月 10 日までに報告するものとする。

② 都道府県からの通報事案

都道府県から通報のあった事案については、当面の間、前月末時点における調査及び指導の結果を別紙様式にとりまとめ、自動車局旅客課旅客運送適正化推進室及び通報を発出した都道府県関係部署に対し毎月 10 日までに報告するものとする。

(注) 下線は当省が付した。

図表 3-(3)-⑦ 貸切バス事業者の運賃・料金違反に係る通報の取扱いについて（平成 27 年 5 月 28 日付け国土交通省自動車局安全政策課長・旅客課長事務連絡）（抜粋）

1. 調査・指導の対象となる事業者
調査・指導の対象となる事業者は、運賃・料金違反に係る通報があった者のうち、 <u>通報者の氏名・連絡先が明らかであって、運賃・料金違反に係る通報内容（運行の行程や運賃・料金の額等）が具体的なものとする。</u>
2. 運輸支局（神戸運輸管理部及び沖縄総合事務局陸運事務所を含む。）における対応
(1) 上記 1. の対象となる事業者に対して、次の①～③の要領による実態調査を実施すること。
① 呼出による対面調査とすること。
② 対面調査に当たって、原則として、直近 1 か月分の運送引受書及び運行指示書を持参するよう指示すること。なお、調査対象となる営業所の配置車両が多い場合や、通報対象の車両が特定されている場合等は、任意の車両を抽出し、対象車両の運送引受書及び運行指示書を持参させることも可とする。
③ 対面調査は、別添調査書を参考に、運賃・料金の收受方法や算定方法について事業者へのヒアリングを行い、これらの実態把握を中心に行うこと。

（注）下線は当省が付した。

図表 3-(3)-⑧ 地方運輸局から観光庁に対する通知実績

（単位：件）

通知元	区分	平成 27 年度	28 年 4 月 1 日～ 12 月 31 日	通知された	
				旅行業者数合計	うち、行政処分
東北運輸局		0	2	2	1
関東運輸局		3	3	6	3
中部運輸局		0	9	9	4
中国運輸局		1	0	1	1
合計		4	14	18	9

（注）1 当省の調査結果による。

2 「うち、行政処分」は、平成 28 年 12 月 31 日時点の件数である。

図表 3-(3)-⑨ 地方運輸局が観光庁に通知した実績がない理由

地方運輸局	理由
北海道運輸局	旅行業者の関与が確実に疑われる事例でなければ通知は行わないため。 貸切バス事業者が自らの違反を認めている場合には、旅行業者の関与はないと判断するため。
九州運輸局	契約先が旅行業登録と貸切バス事業の許可を持っている事業者であり、どの立場で運送を依頼したか判別できないため。

（注）当省の調査結果による。

図表 3-(3)-⑩ 地方運輸局から観光庁への通知に対する行政処分の実績

(単位：件)

通知先	区分	通知された旅行業者数	うち、行政処分
観光庁への通知（第1種）		5	4 (80.0%)
都道府県への通知（第2、3種）		13	5 (38.5%)
合計		18	9 (50.0%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「通知された旅行業者数」は、平成27年4月1日から28年12月31日までの数である。

3 「うち、行政処分」は、平成28年12月31日時点の件数である。

4 ()内は、「通知された旅行業者数」に占める割合である。

図表 3-(3)-⑪ 軽井沢スキーバス事故後の重点検査における地方運輸局（観光部）から国土交通省に対する通報実績

(単位：件)

通報元	区分	通報された貸切バス事業者数	うち、行政処分
北海道運輸局		3	0
東北運輸局		1	0
関東運輸局		5	0
合計		9	0

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「うち、行政処分」は、平成28年12月31日時点の件数である。

図表 3-(3)-⑫ 軽井沢スキーバス事故後の重点検査における都道府県から地方運輸局（観光部）
に対する通報実績

(単位：件)

通報元	区分	通報された		
		貸切バス事業者数	うち、その後の 対応が不明	うち、行政処分
	宮城県	3	3	0
	東京都	30	30	1
	神奈川県	1	1	0
	静岡県	9	0	0
	奈良県	1	1	0
	広島県	5	5	0
	岡山県	1	1	0
	佐賀県	1	0	0
	合計	51	41 (80.4%)	1 (2.0%)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「うち、行政処分」は、平成 28 年 12 月 31 日時点の件数である。

3 行政処分された 1 件は、通報対象の旅行業者とは異なる旅行業者との契約において行政処分されたものである。

4 () 内は、「通報された貸切バス事業者数」に占める割合である。

4 「ランドオペレーター」への新たな規制の実効性確保

調査の結果	説明図表番号
<p>軽井沢スキーバス事故では、ツアーを催行した旅行者以外に、「ランドオペレーター」として貸切バス事業者を手配していた旅行者が介在していた。そのため、総合的な対策においては、「ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討」が挙げられている。</p>	<p>図表 4-①</p>
<p>また、「規制改革実施計画」（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）において、「ランドオペレーター」の業務の適正化を図る制度を導入する法案を平成 28 年度中に提出することが求められた。</p>	<p>図表 4-②</p>
<p>これらを踏まえ、第 193 回国会に提出された旅行業法の改正法案においては、新たに「旅行サービス手配業」の登録制を創設することとされている。</p>	<p>図表 4-③ 図表 4-④</p>
<p>総務省は、別添のとおり、今後の当該規制の検討に資するため、平成 29 年 3 月 31 日に、中間的に調査状況を公表し、国土交通省（観光庁）に参考連絡した。</p> <p>その際、新たな制度を導入した後の適切な周知、「ランドオペレーター」（旅行サービス手配業）としての登録の有無の確認方法等の検討が必要と指摘したところであり、今後、新たな制度の検討及び運用状況について、注視していくこととしている。</p>	

図表 4-① 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 日軽井
沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

④ 旅行業者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1、2（略）		
3. ランドオペレーター等に対する規制の在り方の検討		
⑬ ランドオペレーターへの対応	現在は法規制の対象となっていないランドオペレーターへの規制の在り方について検討を行う。	平成 29 年春以降 (法改正を検討)
⑭（略）		

図表 4-② 規制改革実施計画（平成 28 年 6 月 2 日閣議決定）（抜粋）

① インバウンド・観光関連の規制の見直し			
事項名	規制改革の内容	実施時期	所管省庁
通訳案内士制度の見直し	訪日外国人旅行者の増加とニーズの多様化に対応するため、通訳案内士の業務独占規制を廃止し、名称独占のみ存続することとする。その際、業務独占規制の廃止に伴い団体旅行の質が低下することのないよう、 <u>訪日旅行商品の企画・手配を行っているランドオペレーター等の業務の適正化を図る制度を導入する。</u>	平成 28 年中に 法案提出	国土交通省

(注) 下線は当省が付した。

図表 4-③ 旅行業法（昭和 27 年法律第 239 号。平成 29 年 5 月 26 日改正）（抜粋）

（定義）

第 2 条 1～5 （略）

6 この法律で「旅行サービス手配業」とは、報酬を得て、旅行業を営む者（外国の法令に準拠して外国において旅行業を営む者を含む。）のため、旅行者に対する運送等サービス又は運送等関連サービスの提供について、これらのサービスを提供する者との間で、代理して契約を締結し、媒介をし、又は取次ぎをする行為（取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便の確保に支障を及ぼすおそれがないものとして国土交通省令で定めるものを除く。）を行う事業をいう。

7 （略）

（登録）

第 23 条 旅行サービス手配業を営もうとする者は、観光庁長官の行う登録を受けなければならない。

（旅行サービス手配業務取扱管理者の選任）

第 28 条 旅行サービス手配業者は、営業所ごとに、一人以上の第五項の規定に適合する旅行サービス手配業務取扱管理者を選任して、当該営業所における旅行サービス手配業務に関し、その取引に係る取引条件の明確性、旅行に関するサービスの提供の確実性その他取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するため必要な国土交通省令で定める事項についての管理及び監督に関する事務を行わせなければならない。

2～9 （略）

（書面の交付）

第 30 条 旅行サービス手配業者は、旅行サービス手配業務に関し取引をする者と旅行サービス手配業務に関し契約を締結したときは、国土交通省令で定める場合を除き、遅滞なく、当該取引をする者に対し、旅行者に提供すべき旅行に関するサービスの内容その他の国土交通省令で定める事項を記載した書面を交付しなければならない。

2 （略）

（業務改善命令）

第 36 条 観光庁長官は、旅行サービス手配業者の業務の運営に関し、取引の公正、旅行の安全又は旅行者の利便を害する事実があると認めるときは、当該旅行サービス手配業者に対し、次に掲げる措置をとるべきことを命ずることができる。

- 一 旅行サービス手配業務取扱管理者を解任すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、業務の運営の改善に必要な措置をとること。

（登録の取消し等）

第 37 条 観光庁長官は、旅行サービス手配業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以

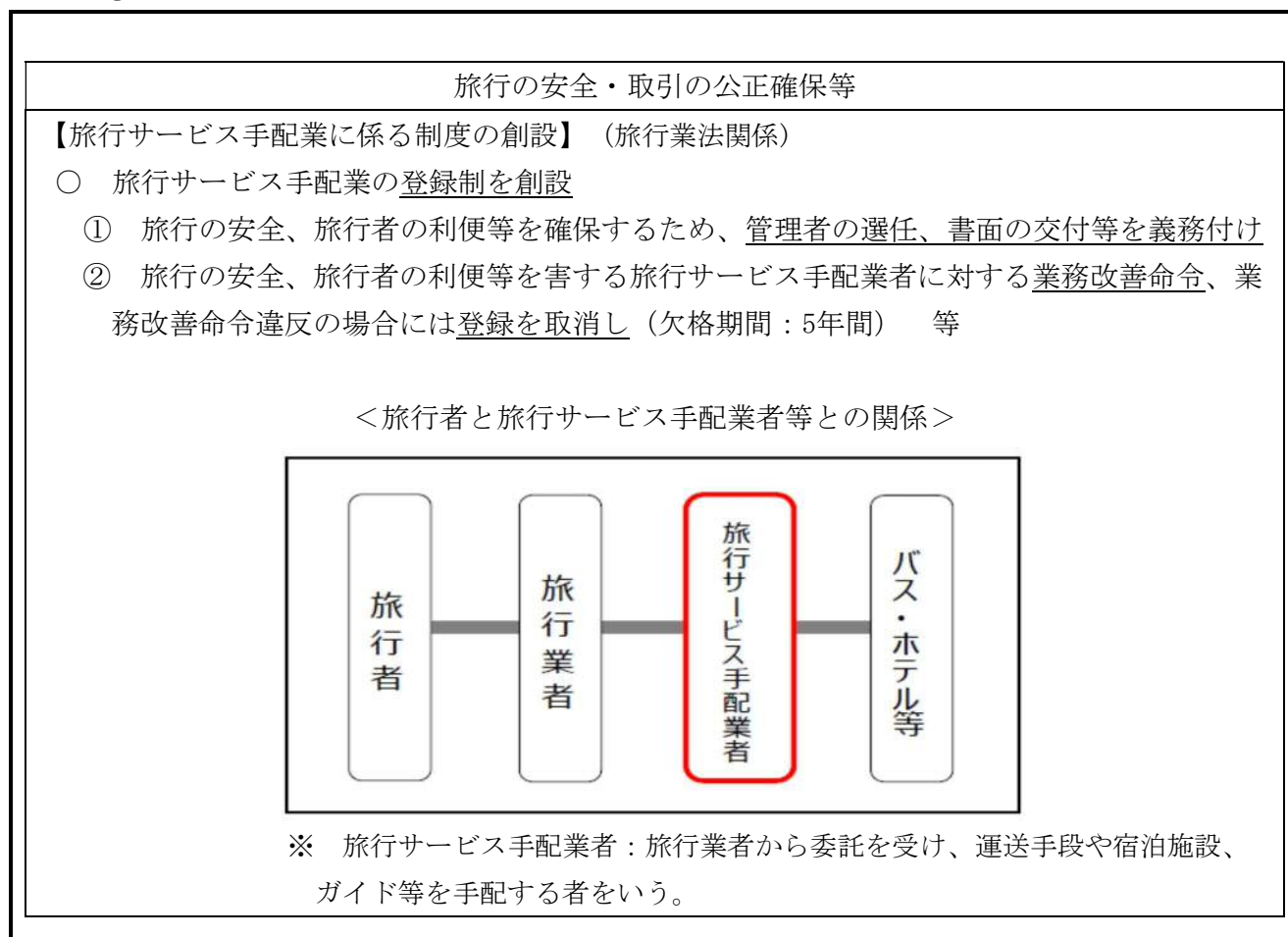
内の期間を定めて業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反したとき。

二～三 (略)

2～3 (略)

図表 4-④ ランドオペレーター規制の概要



(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

平成 29 年 3 月 31 日
総務省行政評価局

貸切バス等の安全確保対策に関する行政評価・監視
「ランドオペレーター」に関する中間公表

目次

1	今回の中間公表の概要	2
2	ランドオペレーターに対する新たな規制の検討状況	2
3	貸切バス事業者に対するアンケート調査におけるランドオペレーターと 契約したことがある事業者の傾向	3
4	調査で把握した貸切バス事業者とランドオペレーターとの契約事例	5
5	まとめ	9
	(参考) アンケートにおいてランドオペレーターとの契約経験の有無で 比較した事項	10

【図表】

図表 1	現行法制度におけるランドオペレーターの位置付け	2
図表 2	ランドオペレーターに関する過去にあった主なトラブル	3
図表 3	ランドオペレーターとの契約経験の有無	4
図表 4	貸切バスの運賃・料金制度	4
図表 5	「ランドオペレーターに対する法規制の仕組みの構築」の必要性 (ランドオペレーターとの契約経験の有無で比較)	5
図表 6	貸切バス事業者とランドオペレーターとの契約事例	6
図表 7	ランドオペレーターが介在した運行における運賃・料金下限割れ事例	6
図表 8	ランドオペレーターが介在した運行における当日の経路変更の例	7
図表 9	運行の申込者が旅行業者かランドオペレーターかを認識せずに 契約している事例	8
参考図表	ランドオペレーターとの契約経験の有無で比較した事項	10

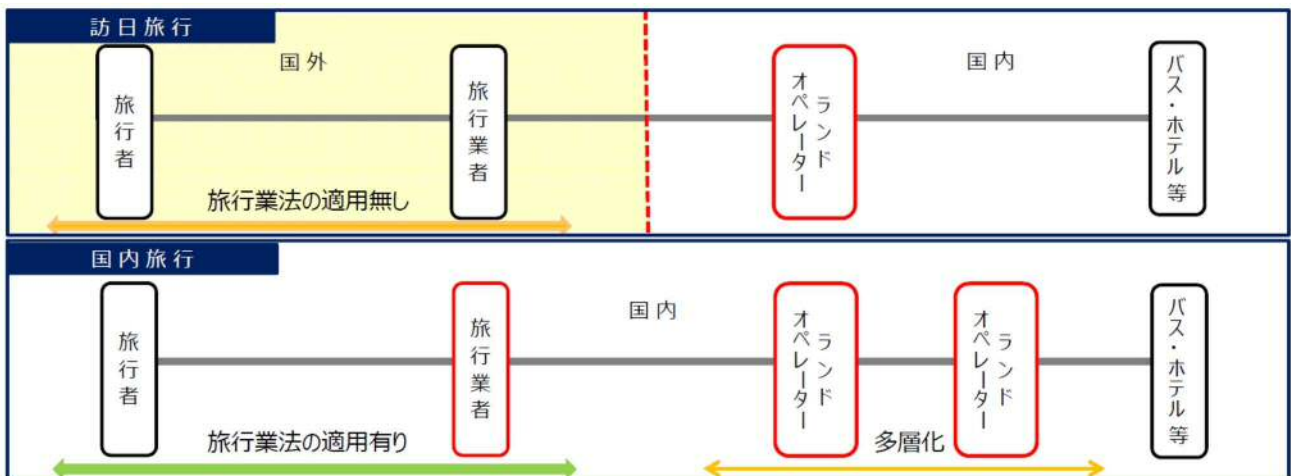
1 今回の中間公表の概要

総務省行政評価局は、現在、貸切バス等の安全確保対策を推進する観点から、貸切バス事業者及び旅行業者の法令遵守状況、これら事業者に対する指導・監督状況等を調査し、関係行政の改善に資するため、「貸切バス等の安全確保対策に関する行政評価・監視」を実施している。

今回の中間公表は、調査内容のうち、貸切バスの手配に介在するランドオペレーターについて、今般、国土交通省（観光庁）において新たな規制に関する旅行業法の改正法案が提出されたことから、今後の当該規制の検討に資するため、中間的に調査状況を公表し、国土交通省（観光庁）に参考連絡するものである。

なお、旅行業法改正法案では、ランドオペレーターを「旅行サービス手配業」として位置付け、旅行業者の委託を受けて、基本的な手配業務であるバス等の交通サービス、宿泊サービスの手配等を行う事業者としている。

図表1 現行法制度におけるランドオペレーターの位置付け



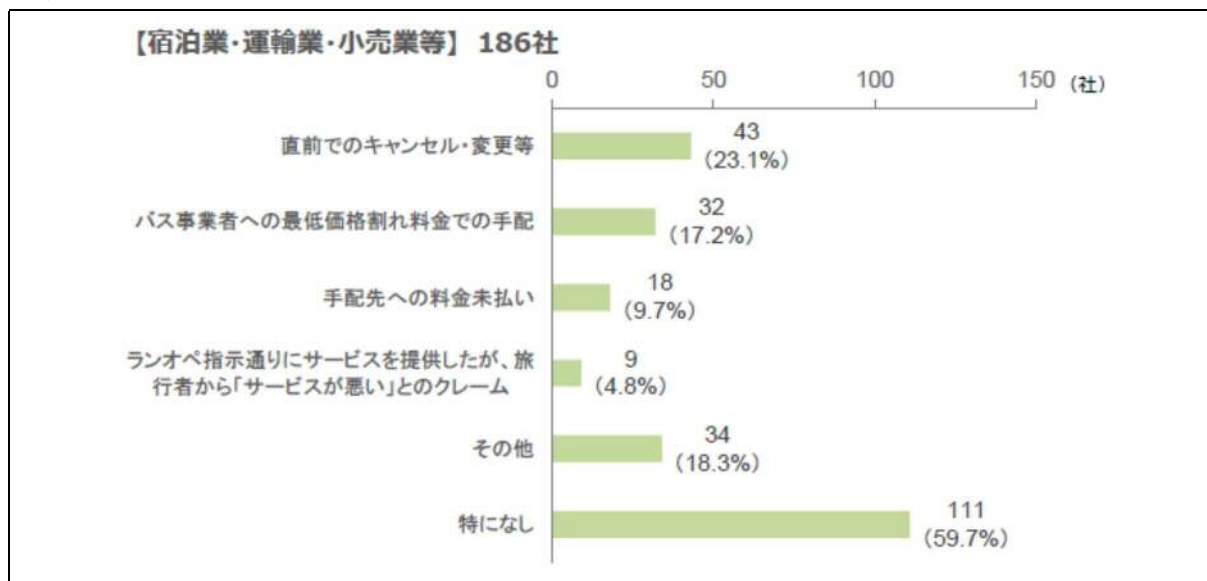
(注)「新たな時代の旅行業法制に関する検討会」第1回資料から抜粋した。

2 ランドオペレーターに対する新たな規制の検討状況

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故では、ツアーを催行した旅行業者以外に、ランドオペレーターとして貸切バス事業者を手配していた旅行業者が介在していた。そのため、国土交通省が設置した「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。以下「総合的な対策」という。）においては、対策の一つとして、「ランドオペレーター等に対する規制のあり方の検討」が挙げられている。

また、観光庁が作成した「ランドオペレーターに関する調査業務報告書」（平成28年10月観光庁観光資源課）によると、宿泊業・運輸業・小売業等の事業者について、ランドオペレーターとの契約において、「直前でのキャンセル・変更等」や、「バス事業者への最低価格割れ料金での手配」等のトラブルがあったとの回答がみられた（図表2参照）。

図表2 ランドオペレーターに関する過去にあった主なトラブル



(注) 「ランドオペレーターに関する調査業務報告書」から抜粋した。

これらを踏まえ、「新たな時代の旅行業法制に関する検討会」中間とりまとめ（平成28年12月8日。以下「中間とりまとめ」という。）においては、今後も旅行業登録を受けずにランドオペレーター業務のみを行う事業者が存在すると想定されることから、旅行者の安全確保に必要な範囲で、例えば登録制など、事業者に対する的確に指導ができるような規制を新たなカテゴリーとして設けることとすべき等とされている。

3 貸切バス事業者に対するアンケート調査におけるランドオペレーターと契約したことがある事業者の傾向

本調査の一環として、貸切バス事業者全4,151事業者に対して平成28年9月にアンケート調査を実施し、2,692事業者（64.9%）から回答が得られた（別紙参照）。その結果、ランドオペレーターとの契約については、以下のような状況がみられた。

- ① 回答のあった2,692事業者のうち、ランドオペレーターと契約したことがある事業者（注）は、937事業者（34.8%）であり、ランドオペレーターという業態が浸透していると考えられる（図表3参照）。
- ② ランドオペレーターと契約したことがある937事業者のうち、ランドオペレーターとの契約で届出運賃を下回ることが「常にある」又は「時々ある」と回答した事業者は、252事業者（26.9%）みられた（貸切バスの運賃・料金制度については、図表4参照）。

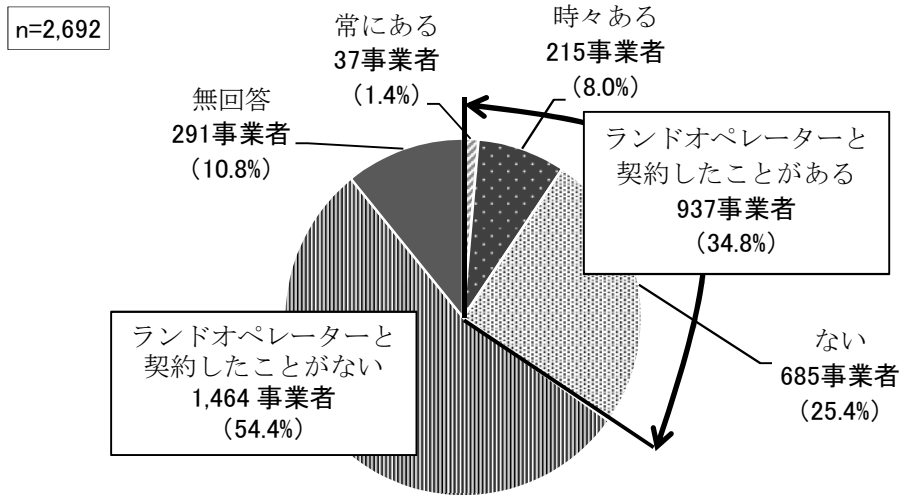
総合的な対策においては、「安売りが安全運行にかかるコストの削減につながる」と指摘されており、「実質的な下限割れ運賃の防止等の取引関係の適正化を図る」とされている。

しかし、現行法制度では、旅行業者が届出運賃の下限未滿で運行を求めた場合、適正運賃収受違反として、旅行業法に基づく行政処分の対象となる一方、旅行業登録を受けていないランドオペレーターは対象とならない。

(注) 本アンケートでは、「旅行会社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ありますか。」との問いに対し、「常にある」、「時々ある」又は「ない」と回答した貸切バス事業者を「ランドオペレーターと契約したことがある事業者」とし、「ランドオペレーターと契約したことがない」と回答した事業者を「ランドオペレーターと契約したことがない事業者」として集計した。

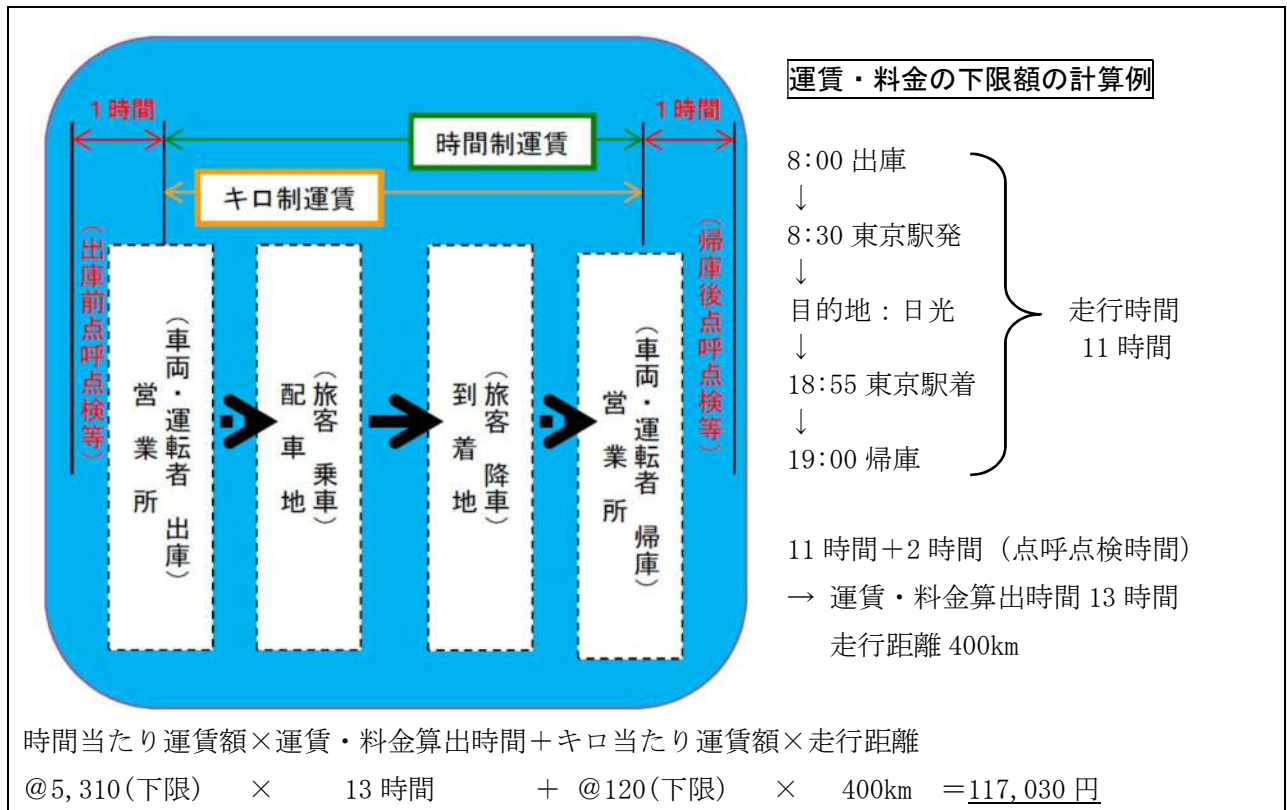
図表3 ランドオペレーターとの契約経験の有無

問 旅行会社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あります。



(注) 当省のアンケート調査結果による。

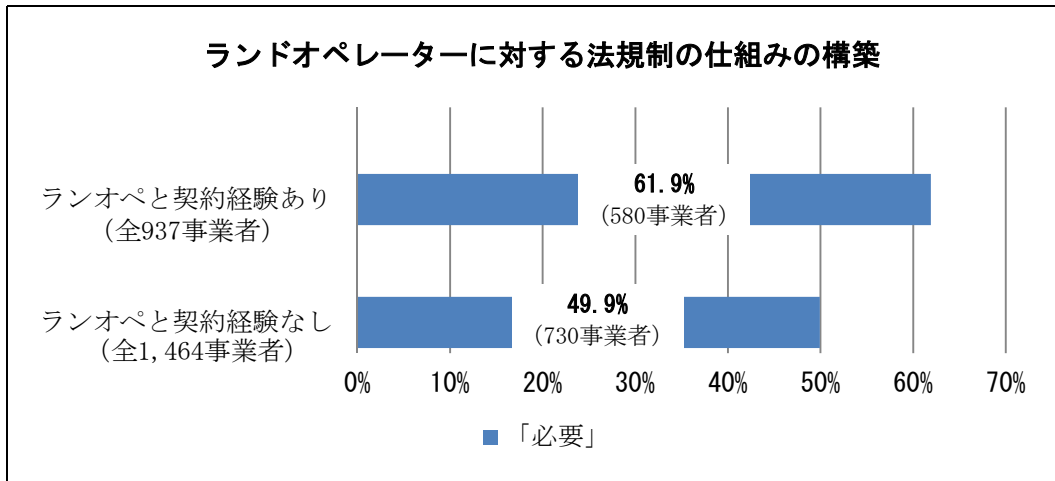
図表4 貸切バスの運賃・料金制度



- (注) 1 国土交通省の資料に基づき当省が作成した。
2 計算例の下限額は関東運輸局の公示運賃に準じた。

また、「ランドオペレーターに対する法規制の仕組みの構築」の必要性については、ランドオペレーターと契約したことがある事業者においては、580 事業者（61.9%）、契約したことがない事業者においては、730 事業者（49.9%）が「必要」と回答しており、契約したことがある事業者の方が、規制が必要であると考えている割合が高かった。

図表5 「ランドオペレーターに対する法規制の仕組みの構築」の必要性
(ランドオペレーターとの契約経験の有無で比較)



(注) 当省のアンケート調査結果による。

4 調査で把握した貸切バス事業者とランドオペレーターとの契約事例

(1) ランドオペレーターが介在した運行における適正運賃收受違反

今回、アンケート調査のほか、72 貸切バス事業者に対し、実地に調査を行った。

これらの貸切バス事業者に対し、運行を申し込まれた際に、ランドオペレーターが介在した事例がないかを調査したところ、9 貸切バス事業者において、ランドオペレーター計 8 事業者が介在した運行事例計 18 件（うち 7 件は旅行業登録を受けたランドオペレーターによるもの）を確認した（図表 6 参照）。

これらのうち、ランドオペレーター 5 事業者において、運賃・料金下限割れの事例が計 10 件(55.6%)みられ（うち 4 件は旅行業登録を受けたランドオペレーターによるもの）、中には、運賃の下限額の 8 割程度しか収受できていない事例もみられた。さらに、これら 5 事業者のうちの 3 事業者について、貸切バス事業者は、ランドオペレーターから下限を下回る額が提示されたとしている（図表 7 参照）。

また、運賃・料金下限割れの事例がみられたランドオペレーターのうち、2 事業者において、当日の経路変更を求められた事例が計 3 件みられた。これらの事例では、急な経路変更により、走行距離及び走行時間が想定以上に延びたことが、運賃・料金下限割れの一因となっている（図表 8 参照）。

図表 6 貸切バス事業者とランドオペレーターとの契約事例

(単位：件)

貸切バス事業者	ランドオペレーター	旅行業登録	運行件数	うち、下限割れ	
				うち、当日経路変更	
B-1	L-1	なし	1	0	0
B-2	L-2	なし	2	0	0
B-3 *	L-3	なし	1	0	0
B-4 *	L-4	なし	2	2	2
B-5	L-5	なし	1	1	1
B-6	L-6	あり	3	2	0
	L-7	なし ※	3	3	0
B-7 *	L-8	なし ※	1	0	0
B-8		あり	2	0	0
B-9		あり	2	2	0
合計			18	10	3

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「貸切バス事業者」欄に*があるものは、運行の申込者がランドオペレーターであると認識せずに運行を引き受けた貸切バス事業者である。

3 「旅行業登録」欄に※があるものは、運行当時は旅行業登録を受けていなかったが、現在は登録を受けているものである。

図表 7 ランドオペレーターが介在した運行における運賃・料金下限割れ事例

No.	貸切バス事業者	ランドオペレーター	運送引受書上の運賃・料金(円) (A)	届出運賃の下限額(円) (B)	差額(円) (A-B)	収受率(%) (A/B)
1	B-4	L-4	450,000	490,820	-40,820	91.7
2	B-4	L-4	450,000	499,290	-49,290	90.1
3	B-5	L-5	425,000	435,090	-10,090	97.7
4	B-6	L-6 ★	310,000	327,520	-17,520	94.7
5	B-6	L-6 ★	110,000	112,840	-2,840	97.5
6	B-6	L-7 ★	310,000	311,020	-1,020	99.7
7	B-6	L-7 ★	105,000	114,850	-9,850	91.4
8	B-6	L-7 ★	292,000	305,520	-13,520	95.6
9	B-9	L-8 ★	66,481	88,850	-22,369	74.8
10	B-9	L-8 ★	66,481	85,060	-18,579	78.2

(注) 1 当省の調査結果による。

2 金額は消費税抜きの額である。

3 「届出運賃の下限額」は、貸切バス事業者から入手した資料（運送引受書・乗務記録等における走行距離、走行時間等）に基づき、当省が算出したものである。

4 「ランドオペレーター」欄に★があるものは、ランドオペレーターから下限を下回る額が提示されたと、貸切バス事業者が述べているものである。

図表 8 ランドオペレーターが介在した運行における当日の経路変更の例

運行指示書等に記載されていた予定	乗務記録に基づく実際の経路
<p>①中部国際空港 ↓ ②高山 ↓ ③立山黒部アルペンルート ← 取りやめ ↓ ④金沢 ↓ ⑤白川郷 ↓ ⑥名古屋 ↓ 中部国際空港</p>	<p>①中部国際空港 ↓ ②高山 ↓ ③白川郷 ↓ ④上高地（長野県） ↓ ⑤松本城（長野県） ↓ ⑥東尋坊（福井県） ↓ ⑦金沢（武家屋敷、兼六園） ↓ ⑧名古屋（名古屋城、テレビ塔） ↓ 中部国際空港</p> <p style="text-align: right;">← 追加</p>
<p>運送引受書上の走行距離 1,000km</p>	<p>実際の走行距離 1,586km</p>
	

(注) 1 当省の調査結果による。
2 本事例は、前出図表 7 の No. 3 の事例である。

(2) 運行の申込者が旅行業者かランドオペレーターかを認識せずに契約している事例

ランドオペレーターが介在した運行があった 9 貸切バス事業者の中には、以下のとおり、運行の申込者が旅行業者かランドオペレーターかを認識せず、契約していたものが 3 事業者みられた（前出図表 6 の B-3、B-4、B-7。図表 9 参照）。

- ① 申込者が旅行業登録を受けているかどうかは特に確認していなかった。（2 事業者）
- ② 申込者は旅行業者の名前だったが、別のランドオペレーターが介在していた。

現段階では、貸切バス事業者において、運行の申込者が旅行業登録を受けているかどうか確認することは必ずしも一般的ではないと考えられる。

図表 9 運行の申込者が旅行業者かランドオペレーターかを認識せずに契約している事例

貸切バス事業者	ランドオペレーター	貸切バス事業者の認識
① 申込者が旅行業登録を受けているかどうかは特に確認していなかったもの		
B-3	L-3	ランドオペレーターL-3 は、旅行業登録を受けておらず、別の旅行業者 T-1 からの依頼を受けて貸切バス事業者 B-3 に配車依頼を行っていた。 B-3 は、ランドオペレーターからの仕事は受けていないと認識していたが、申込者が旅行業登録を受けているかどうかは特に確認していない。
B-7	L-8	貸切バス事業者 B-7 は、ランドオペレーターL-8 と平成 27 年度当初から契約し始めたが、この時点では L-8 は旅行業登録を受けていなかった。 B-7 は、L-8 が旅行業登録を受けているかどうかの確認まではしておらず、契約当初から、L-8 は旅行業者と思い、取引をしていた。
② 申込者は旅行業者の名前だったが、別のランドオペレーターが介在していたもの		
B-4	L-4	当省の調査において、運送引受書の「申込者」欄に記載されている電話番号・FAX 番号が、運送引受書の「申込者」欄に記載されている旅行業者 T-2 のものではなく、ランドオペレーターL-4 のものであることが判明した。 B-4 は、T-2 に連絡する際は、当該電話番号を使用していたが、L-4 が介在しているとの認識はなかった。

(注) 当省の調査結果による。

5 まとめ

本調査において、ランドオペレーターが介在する運行における法令違反等がみられたが、現在の制度では、旅行業登録を受けていないランドオペレーターについては、行政処分の対象となっていないなど、貸切バス等の安全確保を図る上で支障となる可能性がある。

ランドオペレーターへの規制制度の検討に当たっては、本中間公表をも参考に、効果的な制度の構築を図られたい。

その際、中間とりまとめにおいて、「無登録のランドオペレーターと取引をしないよう、国、サービス提供機関等の関係者が協力して取り組むべき。」とされていることを踏まえ、新たな制度を導入した後の適切な周知、ランドオペレーターとしての登録の有無の確認方法等の検討が必要と考えられる【前述 4(2)参照】。

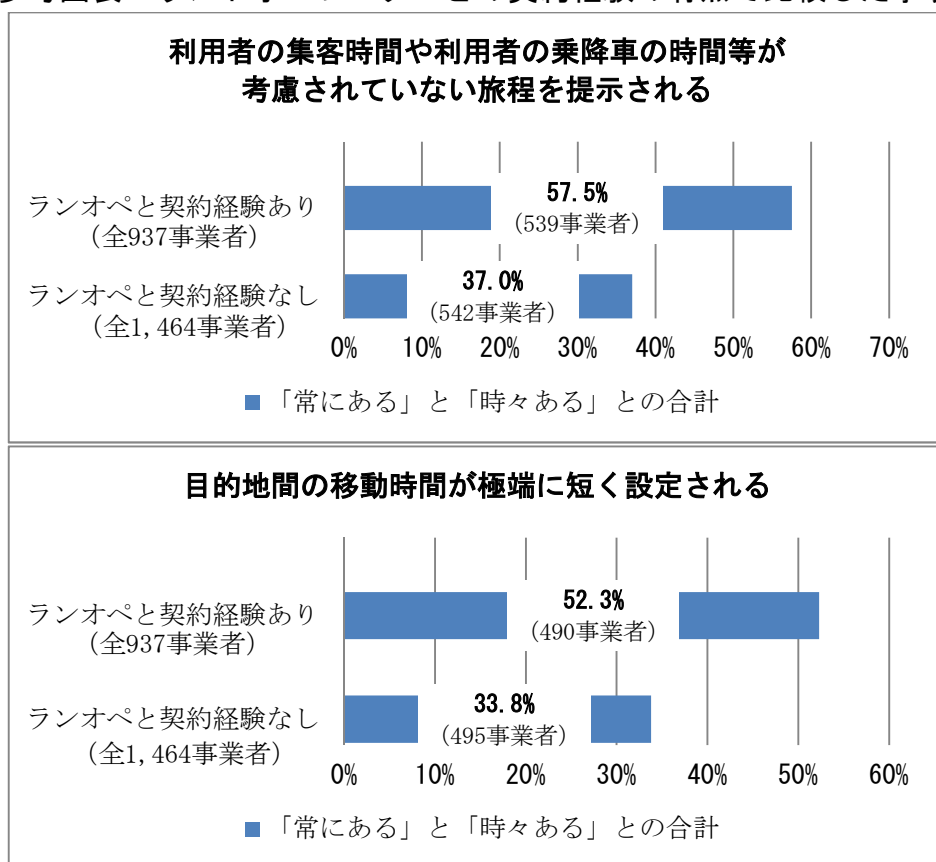
現在検討中の新たな制度が、ランドオペレーターによる法令違反行為等の抑止力になり、貸切バス等の安全確保に資するものとなることを期待する。

(参考) アンケートにおいてランドオペレーターとの契約経験の有無で比較した事項

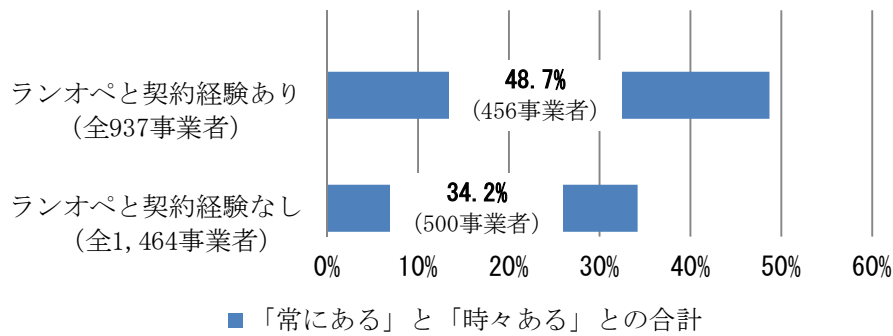
貸切バス事業者が、契約先から、法令違反や安全運行に支障が生じるおそれのある以下のような行為（10項目）を求められたことがあるか否かをみると、いずれも、ランドオペレーターとの契約経験のある事業者の方が求められたことがある割合が高かった（参考図表参照）。

- ① 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旅程を提示される
- ② 目的地間の移動時間が極端に短く設定される
- ③ 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）に違反するような旅程を提示される
- ④ 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
- ⑤ 運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される
- ⑥ 営業区域外運行を求められる
- ⑦ 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
- ⑧ 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を感じる事故や違反がある
- ⑨ 新運賃・料金制度導入後、以前に比べ、運賃が収受できなくなった
- ⑩ 運送契約を決定する中で意見・要望が反映されていない

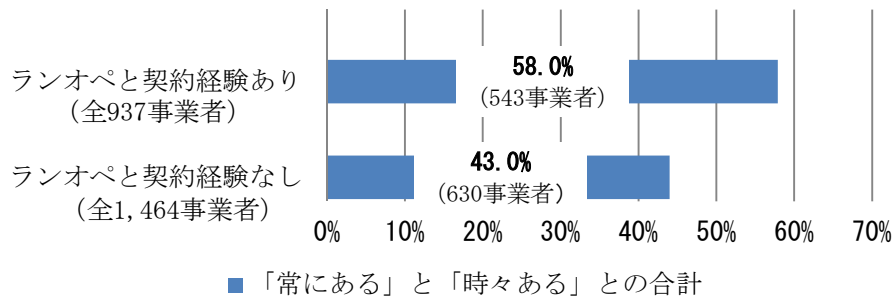
参考図表 ランドオペレーターとの契約経験の有無で比較した事項



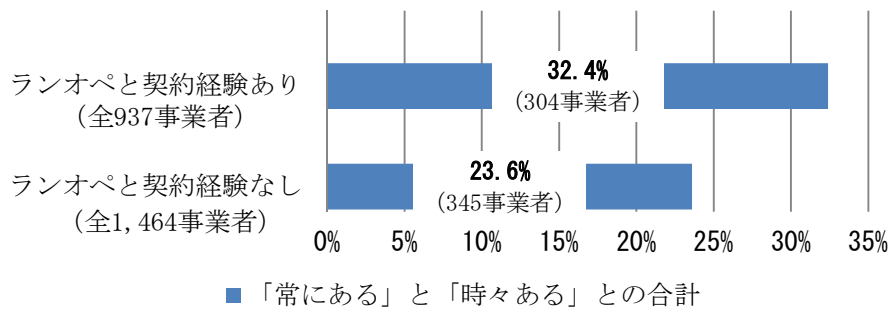
改善基準告示に違反するような旅程を提示される



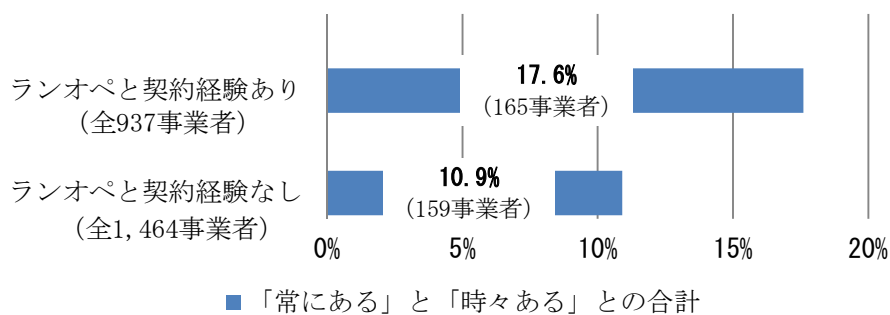
当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金が提示される



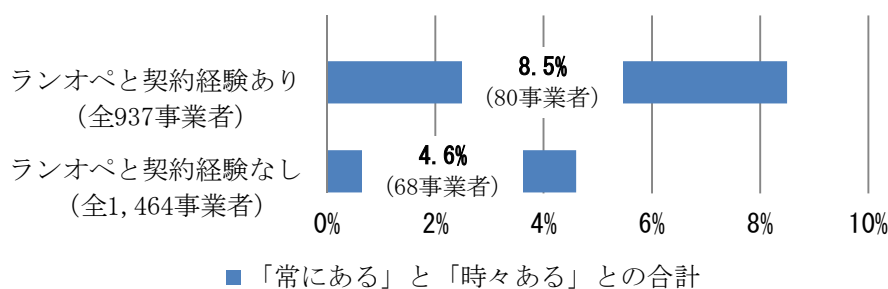
運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される



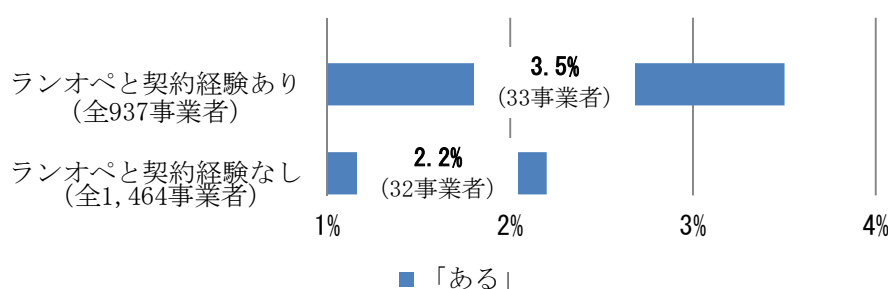
営業区域外運行を求められる



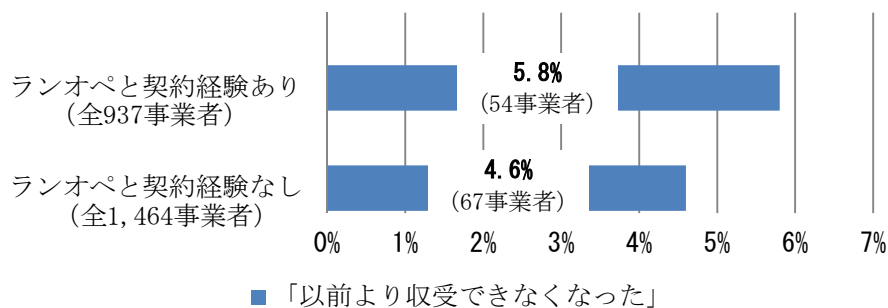
**運行後に運賃・料金の一部について、
明確な理由がなく返還を求められる**



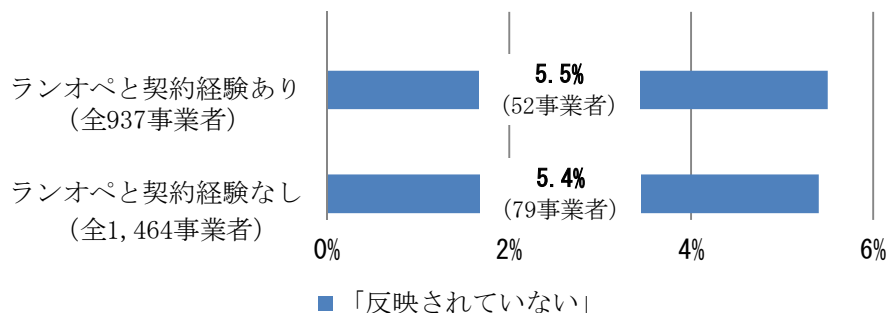
**契約先から提示された運賃・料金や運送契約の内容が
原因とを感じる事故や違反がある**



**新運賃・料金制度導入後、以前に比べ、
運賃が収受できなくなった**



**運送契約を決定する中で意見・要望が
反映されていない**



(注) 当省のアンケート調査結果による。

アンケート調査の概要

1 調査の目的

貸切バス事業における運送契約の締結状況や安全対策の取組状況等を調査し、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ことを目的として実施したものである。

2 調査の時期

平成 28 年 9 月 1 日時点

3 調査方法等

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%)

(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

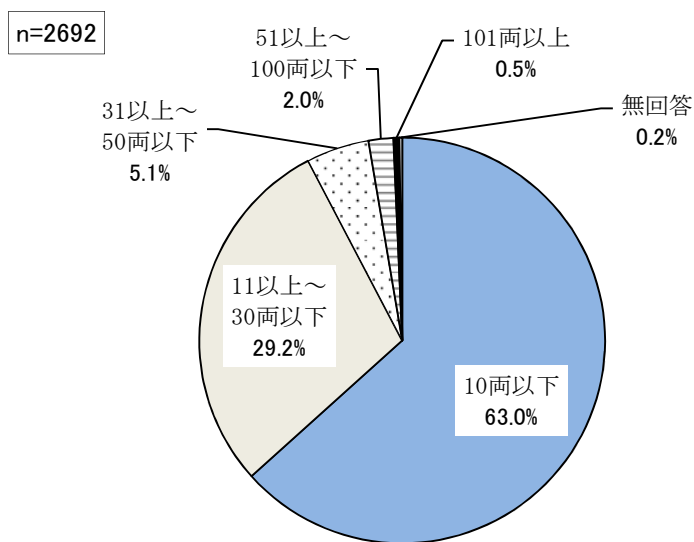
(1) 貸切バス事業者

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。

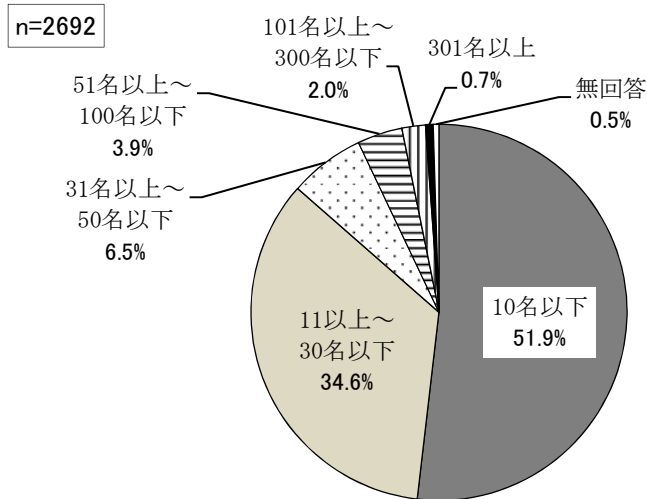
<図 1 保有車両数>



(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。

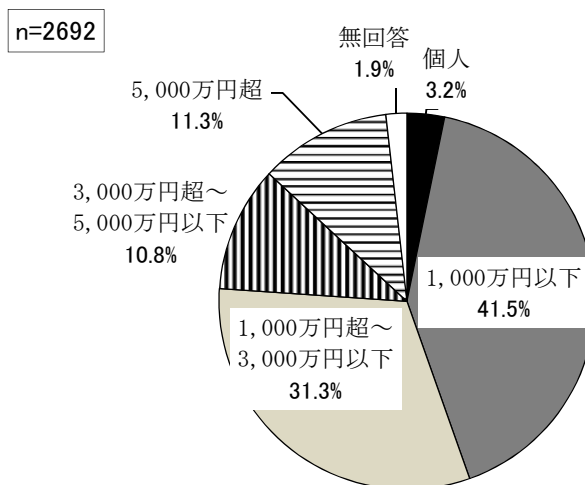
<図2 従業員数>



(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。

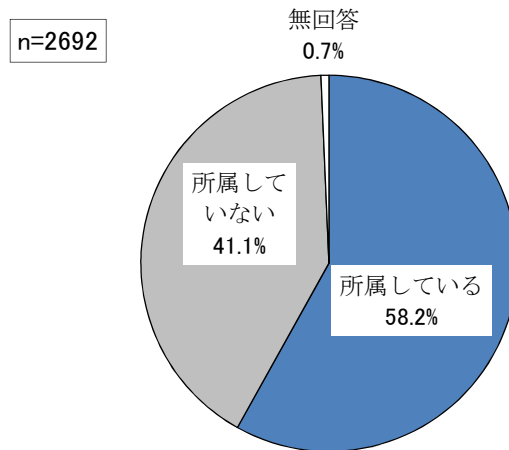
<図3 資本金>



(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。

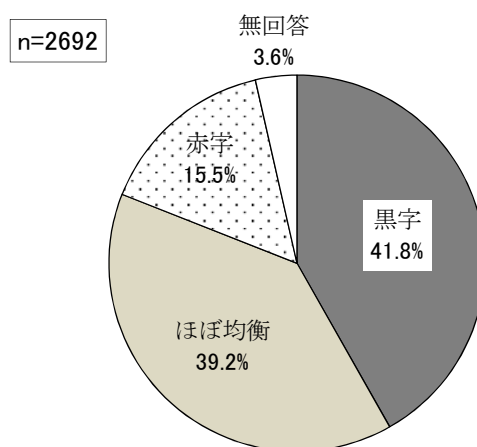
<図4 日本バス協会への加入状況>



(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>

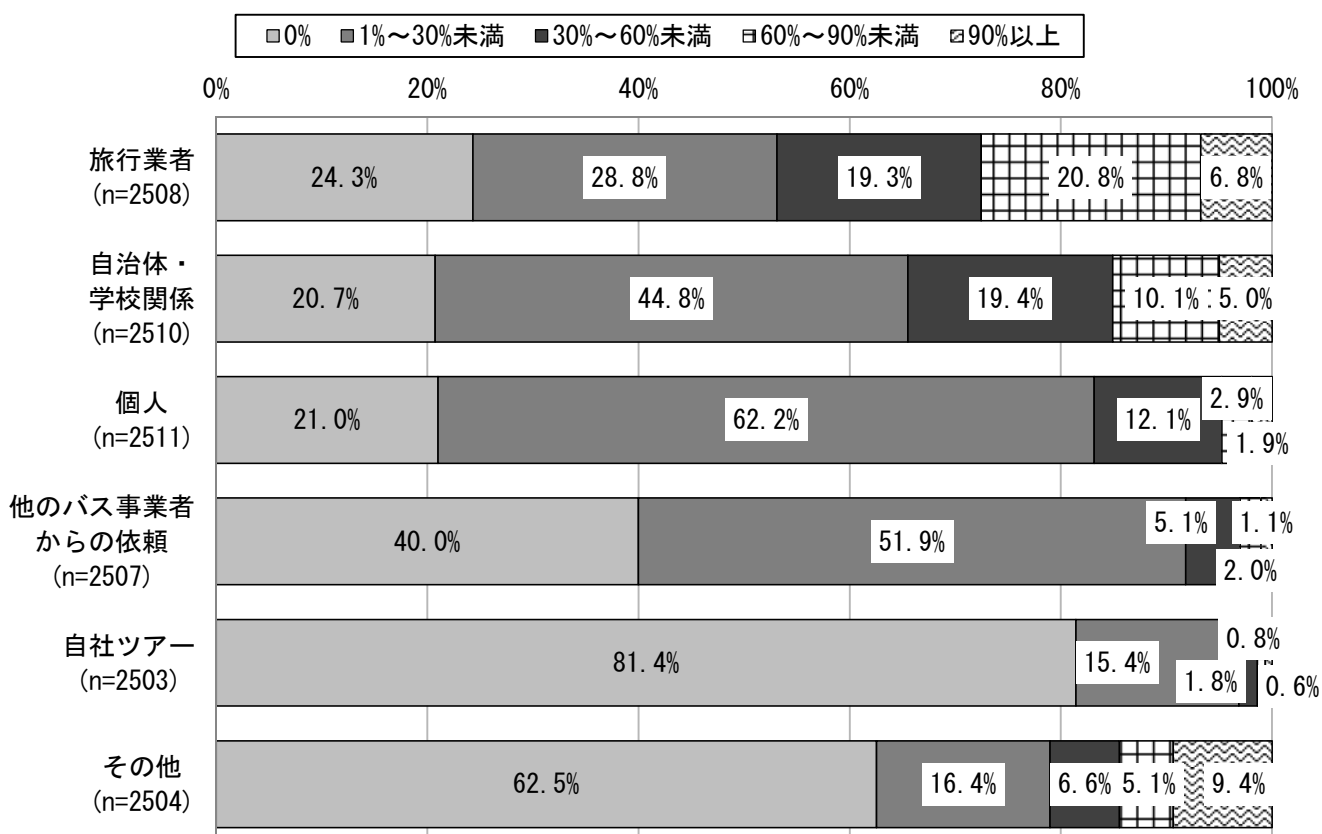


(カ) 契約先別の取引割合

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

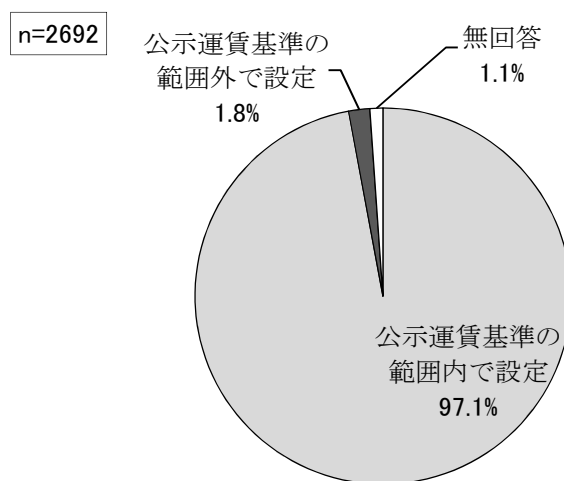
(7) 運賃・料金の設定

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。

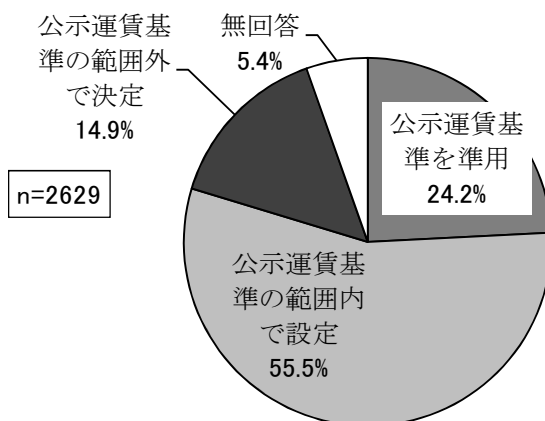
- ① 今回調査では、図 7-(1) のとおり、「公示運賃基準の範囲内で設定」が 97.1% となっている。
- ② 一方、前回調査では、図 7-(2) のとおり、「公示運賃基準を準用」(24.2%) と「公示運賃基準の範囲内で設定」(55.5%) とを合わせて 79.7% となっている。

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） >



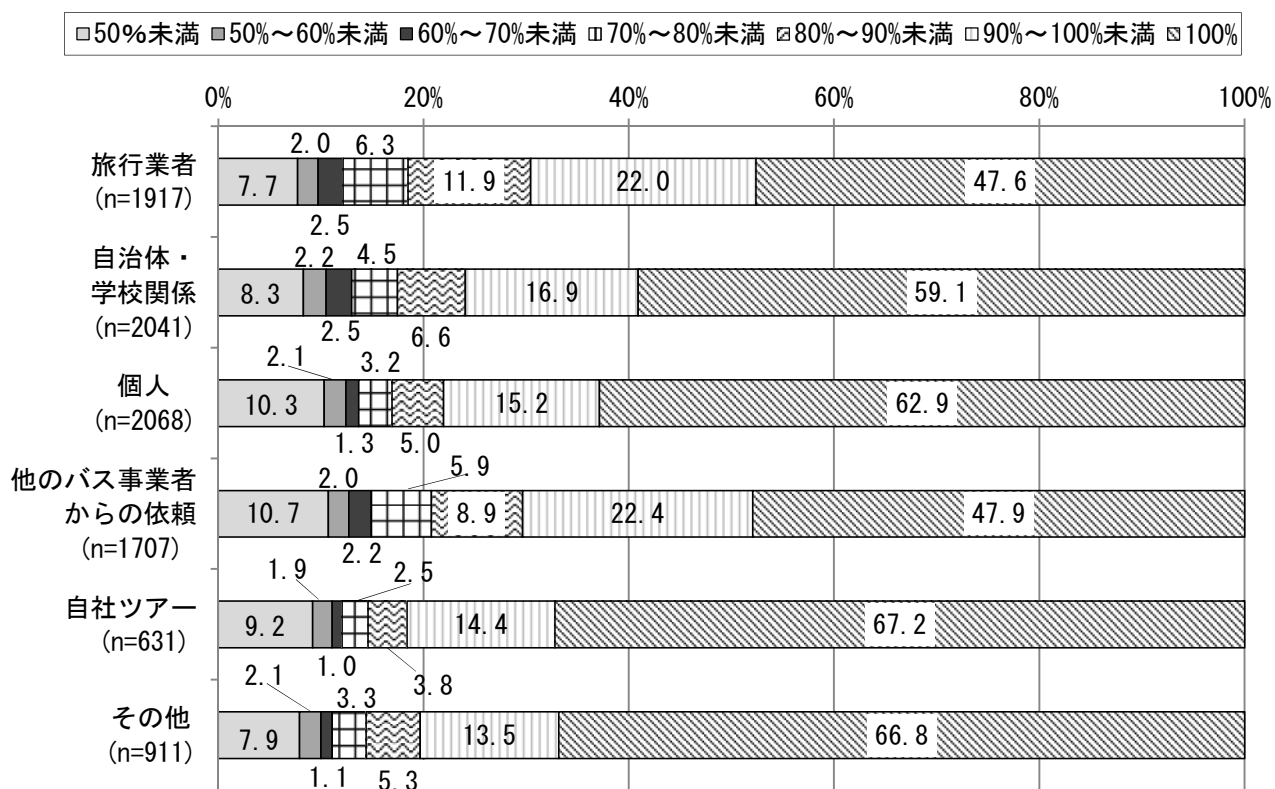
(1) 届出運賃の収受状況

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。

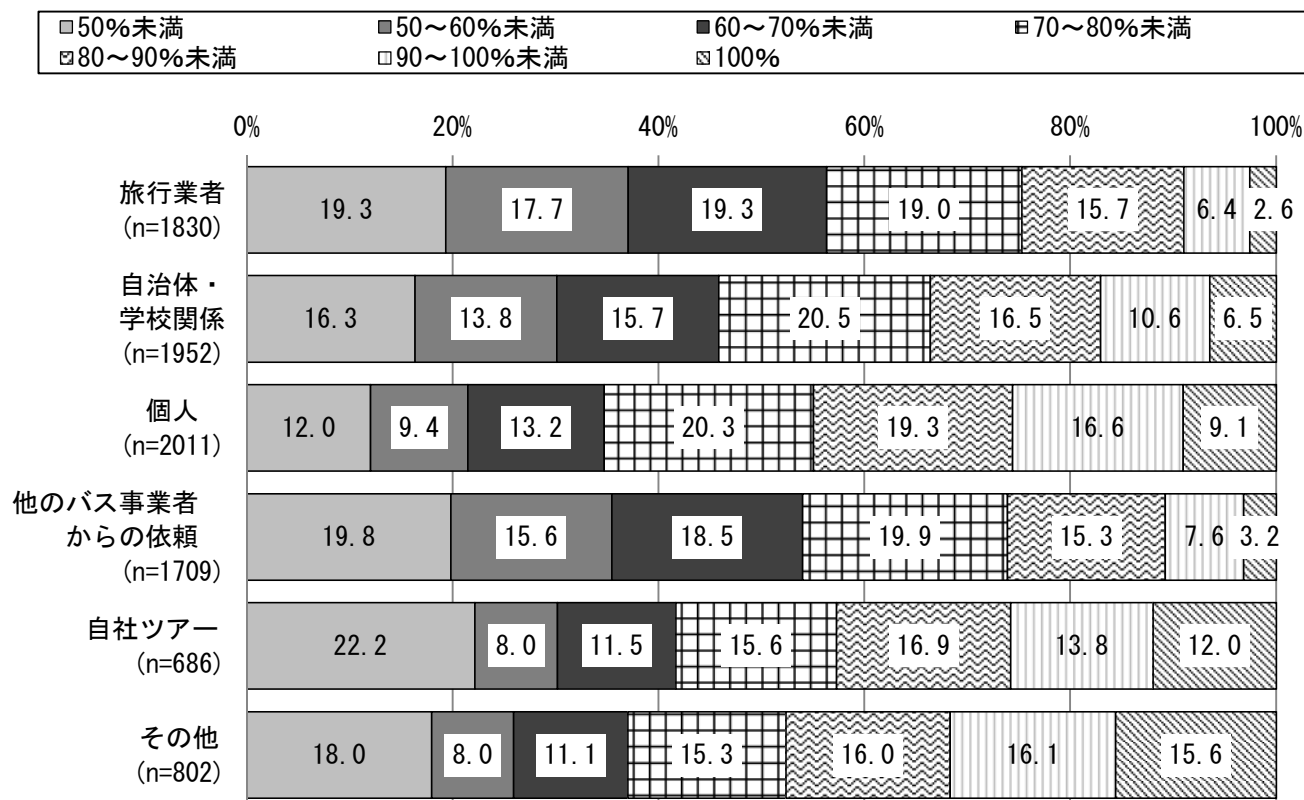
- ① 今回調査において、届出運賃を100%収受できていない割合は、図8-(1)のとおり、「旅行者」が52.4%、「自治体・学校関係」が40.9%、「個人」が37.1%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が52.1%、「自社ツアー」が32.8%となっている。このうち、50%未満しか収受できていない割合は、「旅行者」が7.7%、「自治体・学校関係」が8.3%、「個人」が10.3%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が10.7%、「自社ツアー」が9.2%となっている。
- ② 一方、前回調査において、届出運賃を100%収受できていない割合は、図8-(2)のとおり、「旅行者」が97.4%、「自治体・学校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

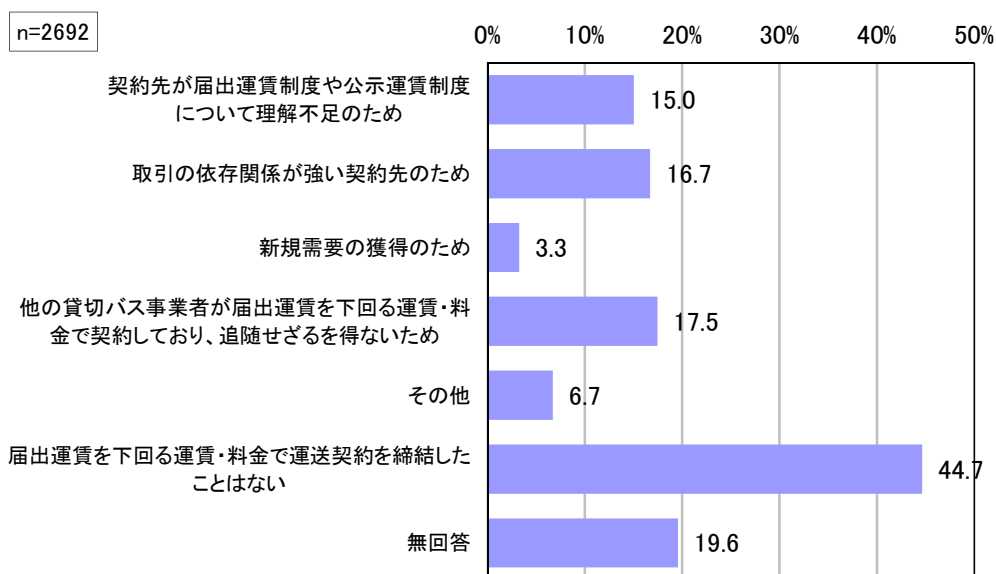
一方で、「届出運賃を下回る運賃・料金で運送契約を締結したことはない」は 44.7%となっている。

- 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。

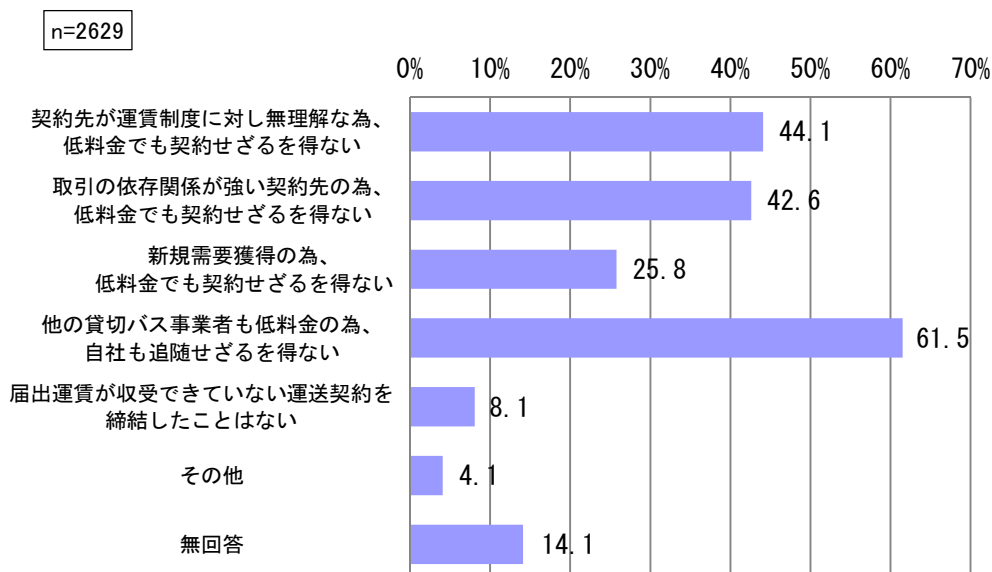
一方で、「届出運賃が収受できていない運送契約を締結したことはない」は 8.1%となっている。

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、

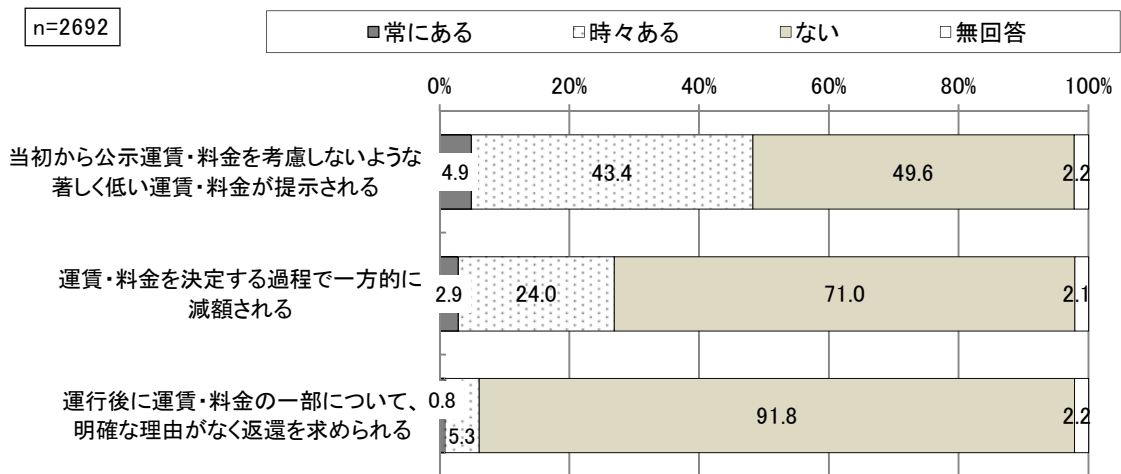
- ① 「当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金が提示される」ことが、「常にある」(33.8%)と「時々ある」(42.4%)とを合わせて76.2%、
- ② 「運賃・料金を決定する過程で一方的に減額される」ことが、「常にある」(15.2%)と「時々ある」(43.0%)とを合わせて58.2%、
- ③ 「運行後に運賃・料金の一部について、明確な理由がなく返還を求められる」ことが、「常にある」(1.0%)と「時々ある」(7.7%)とを合わせて8.7%となっている。

このように、今回調査では、前回調査と比べて、

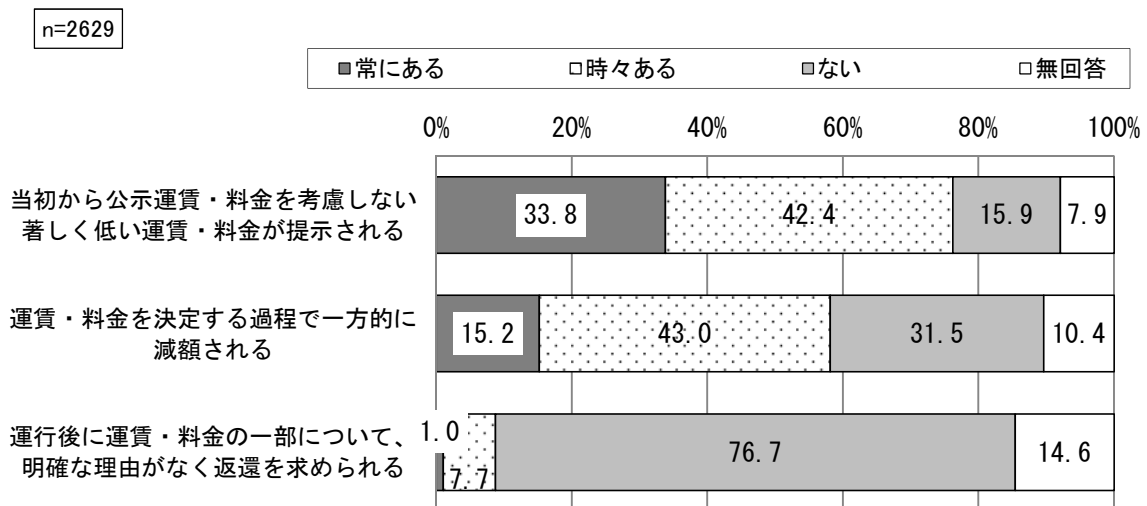
- ① 「当初から公示運賃・料金を考慮しないような著しく低い運賃・料金が提示される」ことについては27.9ポイント(「常にある」と「時々ある」との合計。以下同じ)、
- ② 「運賃・料金を決定する過程で一方的に減額される」ことについては31.3ポイント、
- ③ 「運行後に運賃・料金の一部について、明確な理由がなく返還を求められる」ことについては2.6ポイント

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） >



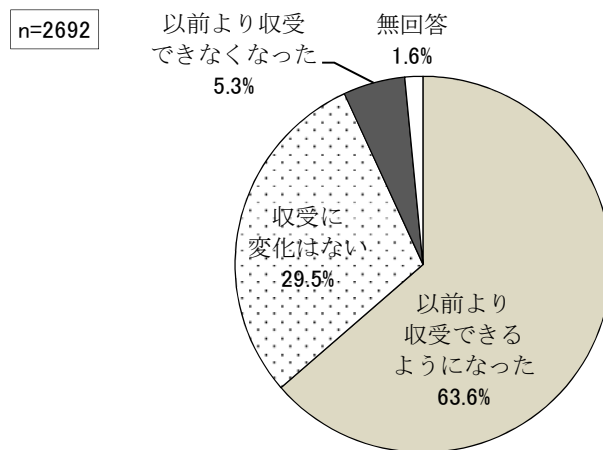
< 図 10-(2) 不利な運賃・料金による契約を求められた経験（前回調査） >



(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。

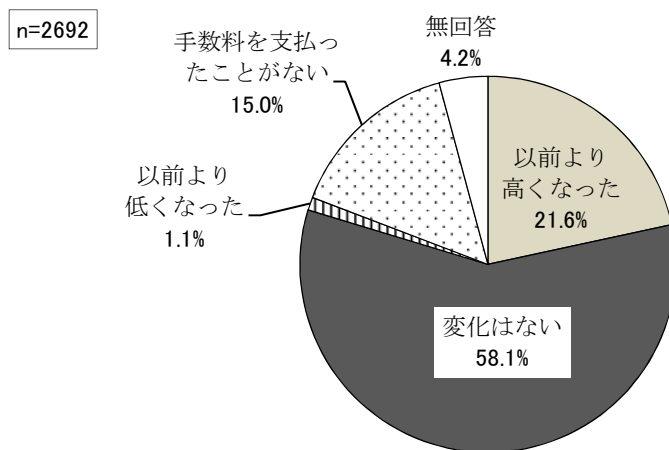
< 図 11 新運賃・料金制度導入後の届出運賃の収受状況 >



(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 >

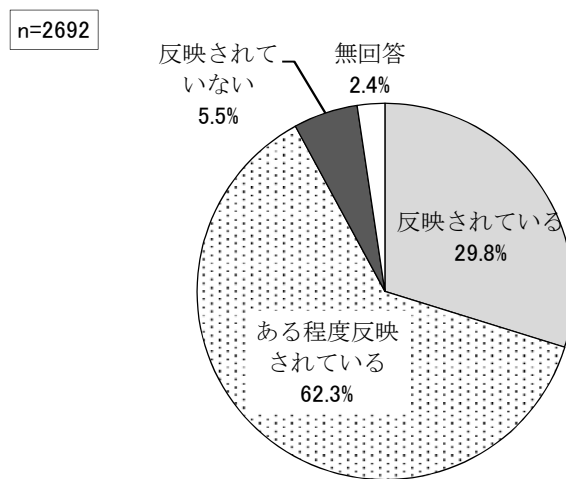


ウ 運送契約

(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、

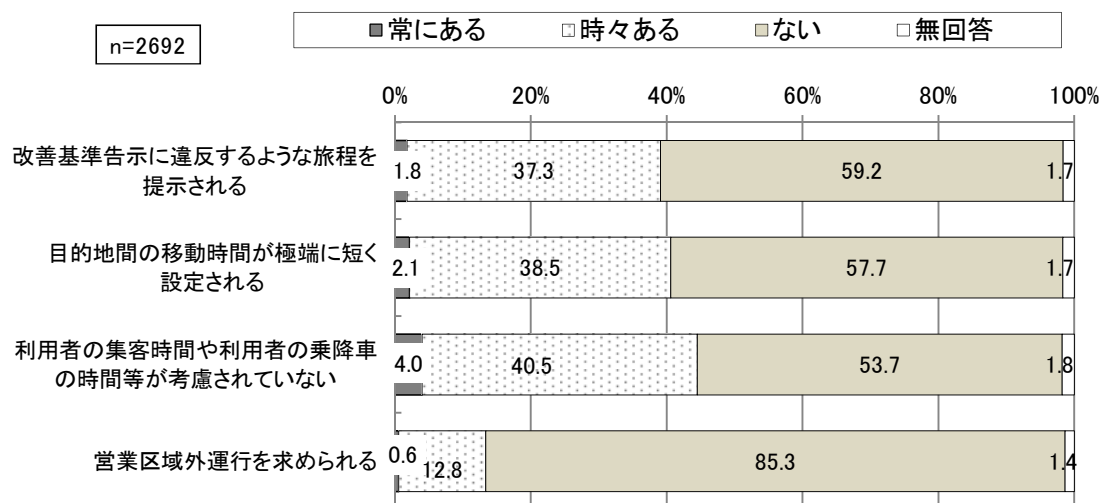
- ① 「改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことが、「常にある」(5.3%)と「時々ある」(40.5%)とを合わせて 45.8%、
- ② 「目的地間の移動時間が極端に短く設定される」ことが、「常にある」(4.0%)と「時々ある」(35.9%)とを合わせて 39.9%、
- ③ 「利用者の集客・乗降車時間等が考慮されていない」ことが、「常にある」(5.4%)と「時々ある」(34.6%)とを合わせて 40.0%、
- ④ 「営業区域外運行を求められる」ことが、「常にある」(1.4%)と「時々ある」(20.8%)とを合わせて 22.2%

となっている。

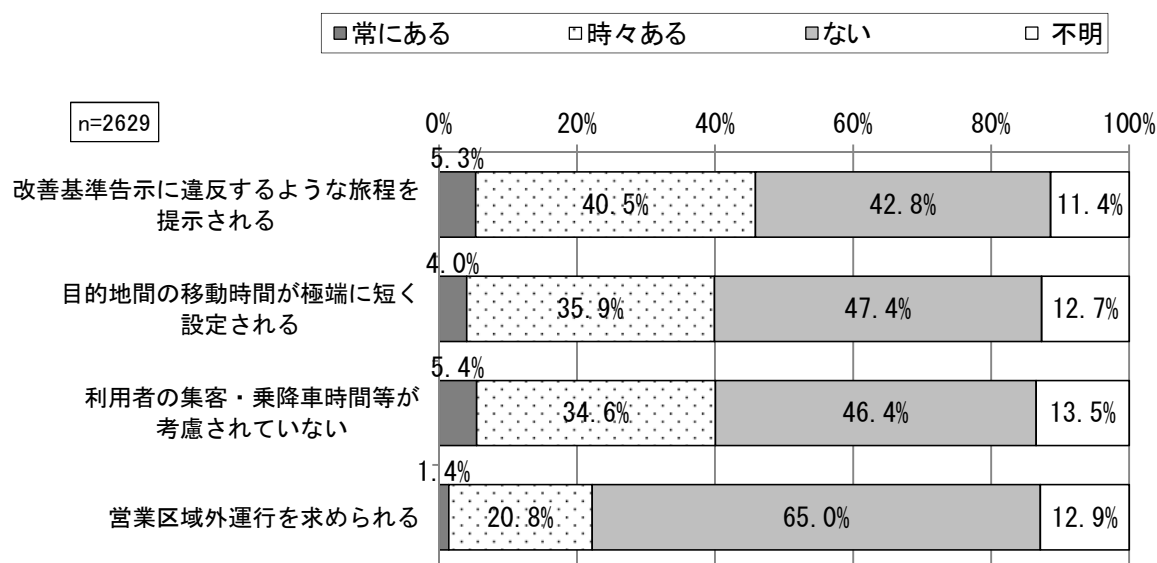
このように、今回調査では、前回調査と比べて、

- 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） >



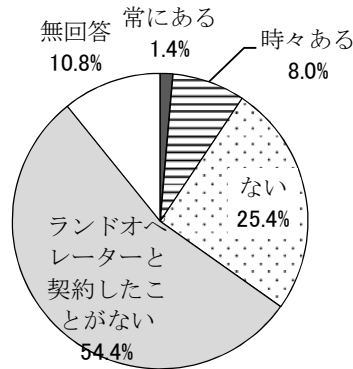
(ウ) ランドオペレーターとの契約

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。

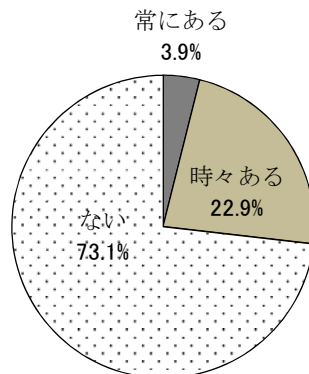
< 図 15-(1) ランドオペレーターとの契約が届出運賃の下限額を下回ること（全体） >

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

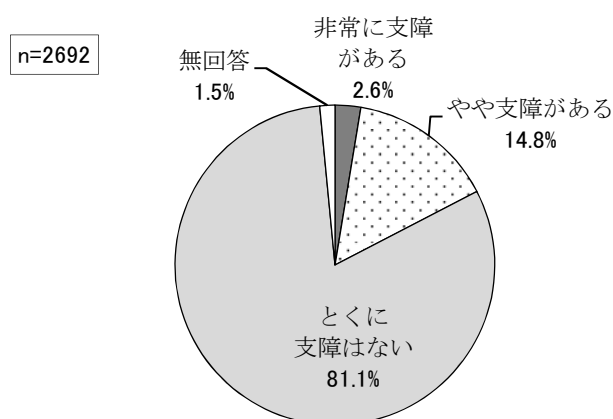
(7) 運賃・料金の水準が安全の確保に及ぼす支障の有無

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。

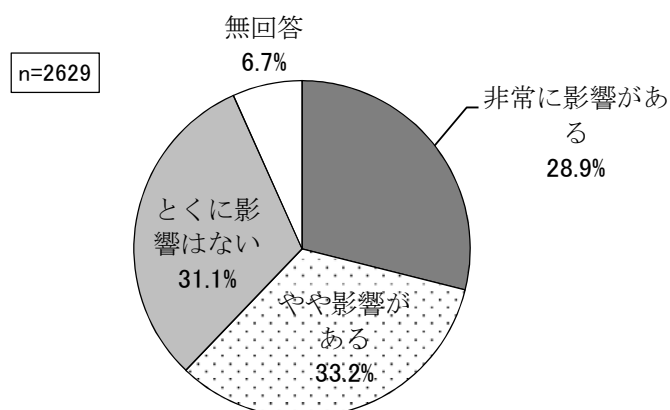
- ① 今回調査においては、図 16-(1)のとおり、17.4%の貸切バス事業者（「非常に支障がある」と「やや支障がある」との合計）が、実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に影響を及ぼしているとしている。
- ② 前回調査においては、図 16-(2)のとおり、62.1%の貸切バス事業者（「非常に影響がある」と「やや影響がある」との合計）が、実際に収受している運賃・料金の水準が安全の確保に影響を及ぼしているとしていた。

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）>



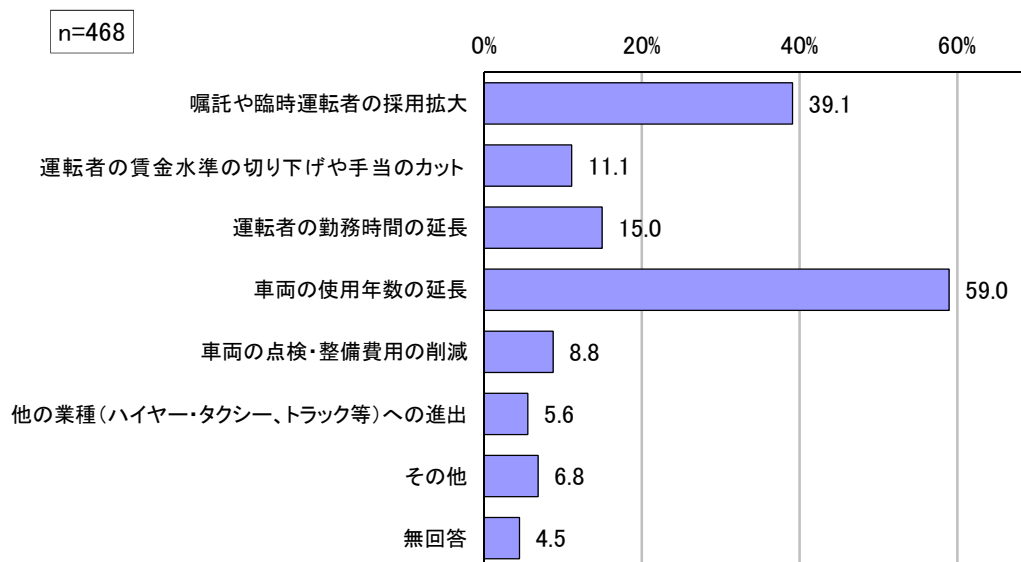
(1) 収受運賃・料金の水準により生じた支障への対策

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。

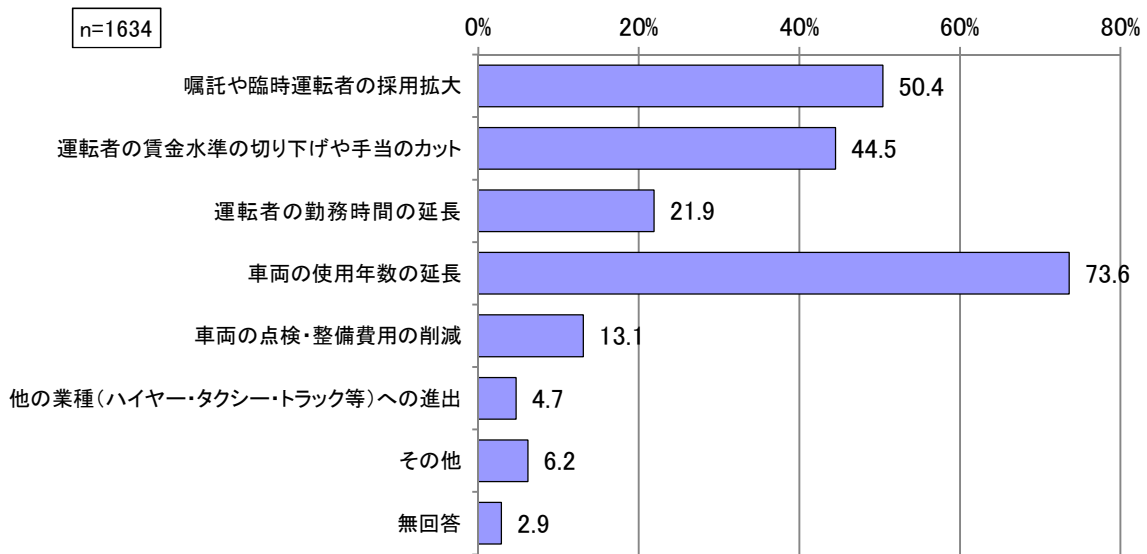
- ① 今回調査では、図 17-(1) のとおり、「車両の使用年数の延長」が 59.0% で最も多く、次いで、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が 39.1%、「運転者の勤務時間の延長」が 15.0%、「運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット」が 11.1% などとなっている。
- ② 前回調査においては、図 17-(2) のとおり、「車両の使用年数の延長」が 73.6% で最も多く、次いで、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が 50.4%、「運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット」が 44.5%、「運転者の勤務時間の延長」が 21.9% などとなっている。

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） >



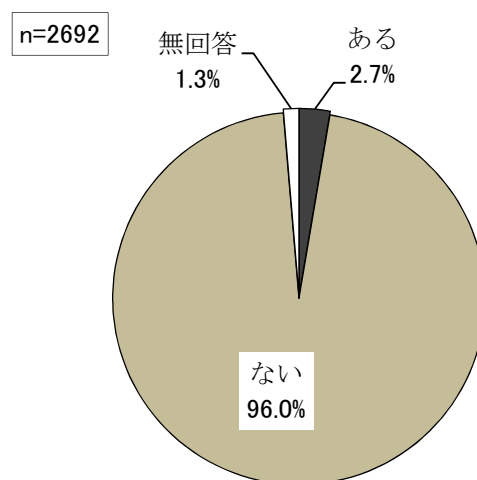
<図 17-(2) 実際に収受している運賃・料金の水準により生じた安全確保上の支障への対策（前回調査）>



(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>

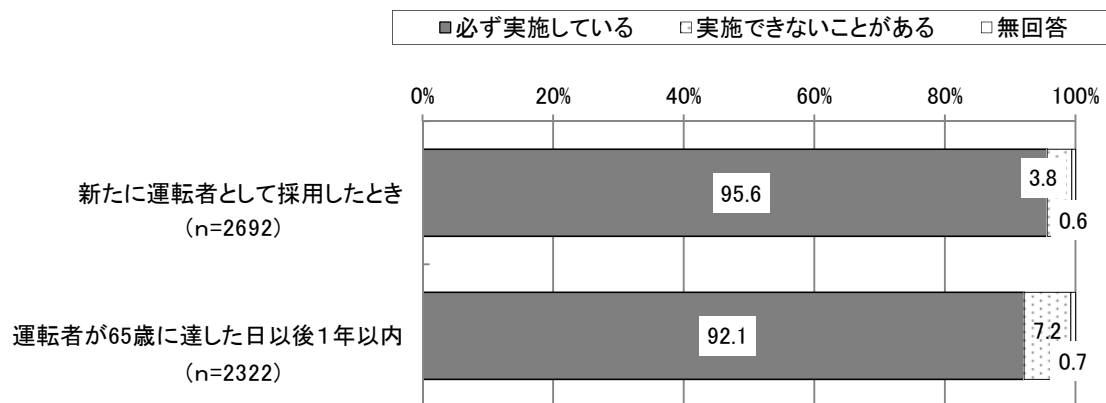


(I) 運転者に対する適性診断

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。

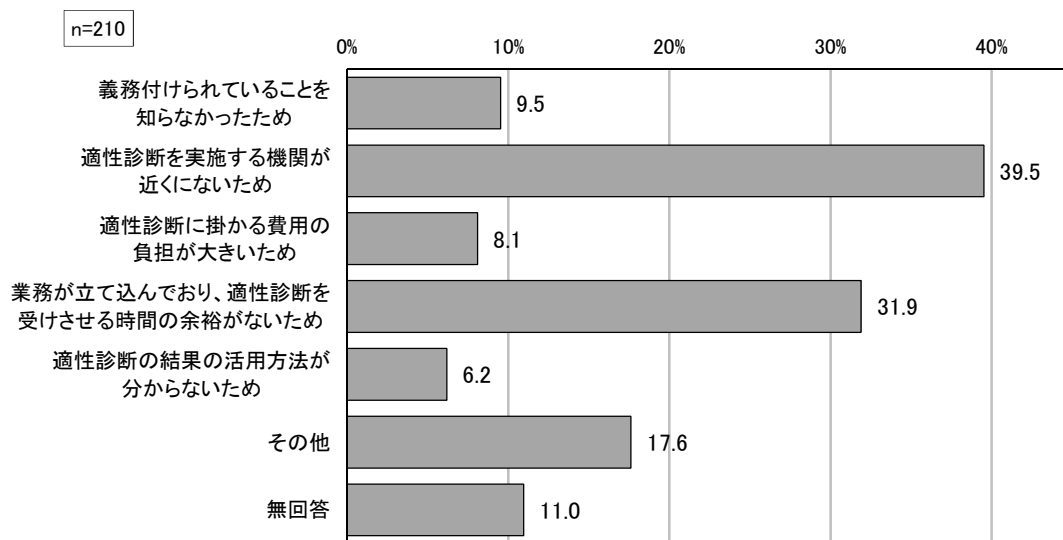
< 図 19 運転者に対する適性診断の実施 >



(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。

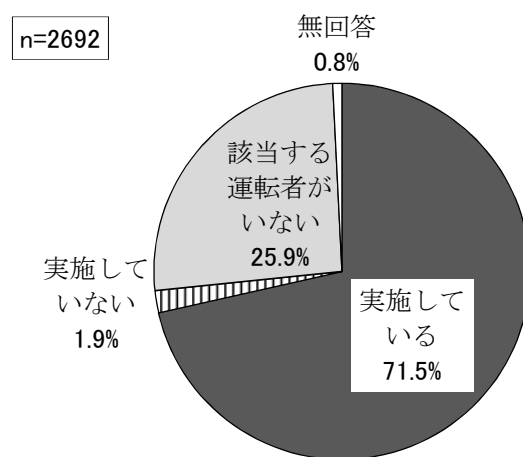
< 図 20 運転者に対する適性診断を実施できなかった理由（複数回答） >



(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。

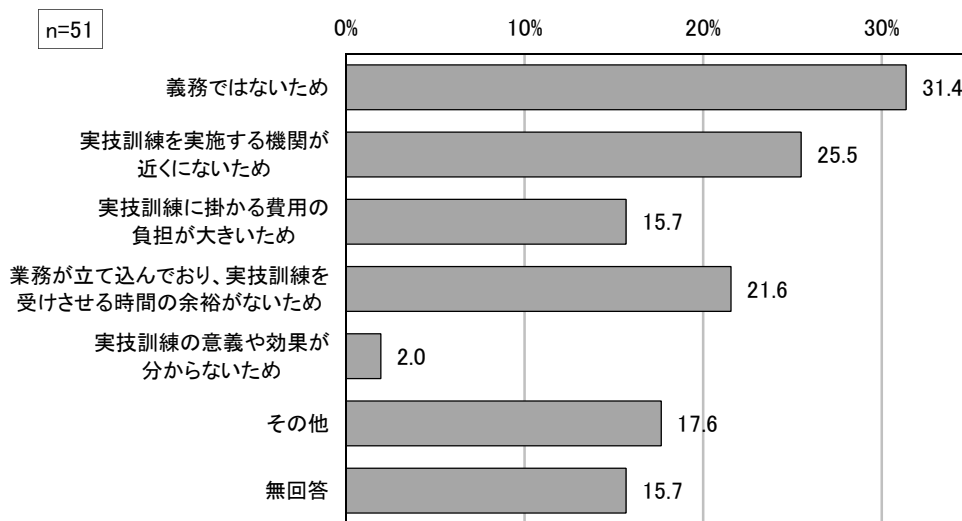
< 図 21 運転経験が十分でない運転者に対する実技訓練の実施の有無 >



(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） >

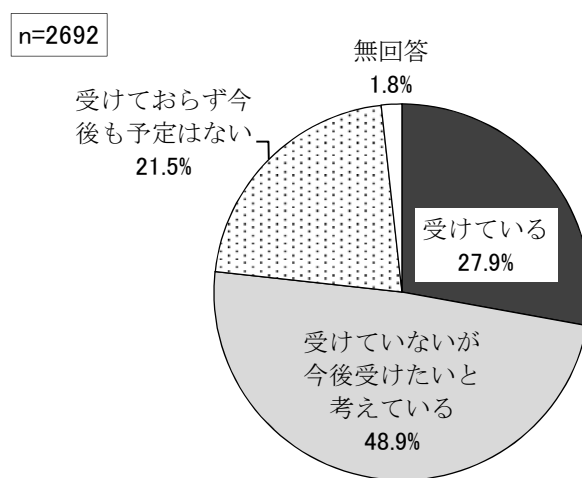


(7) 安全性評価認定制度による評価

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。

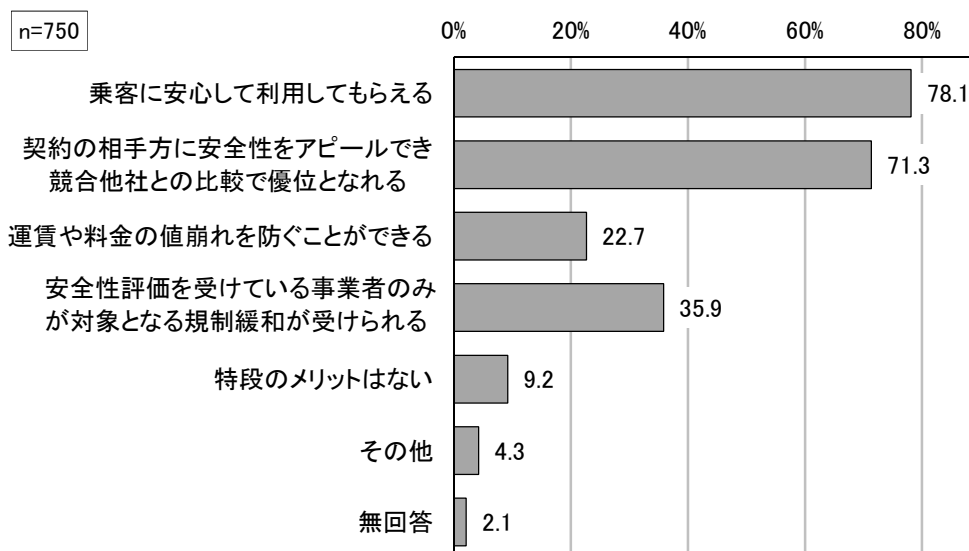
< 図 23 安全性評価 >



(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。

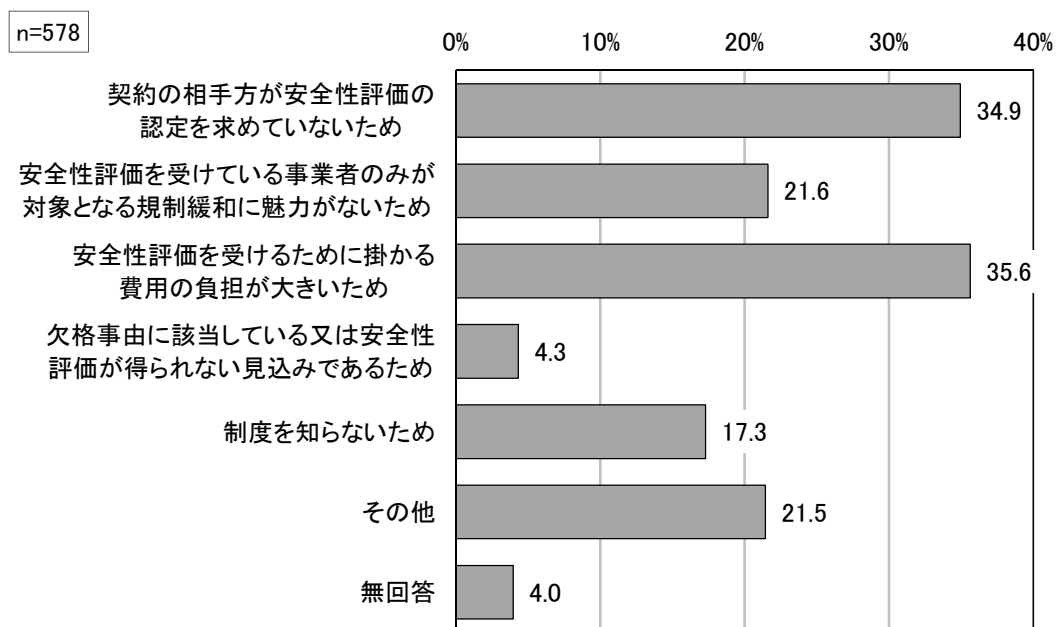
< 図 24 安全性評価を受けるメリット（複数回答） >



(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。

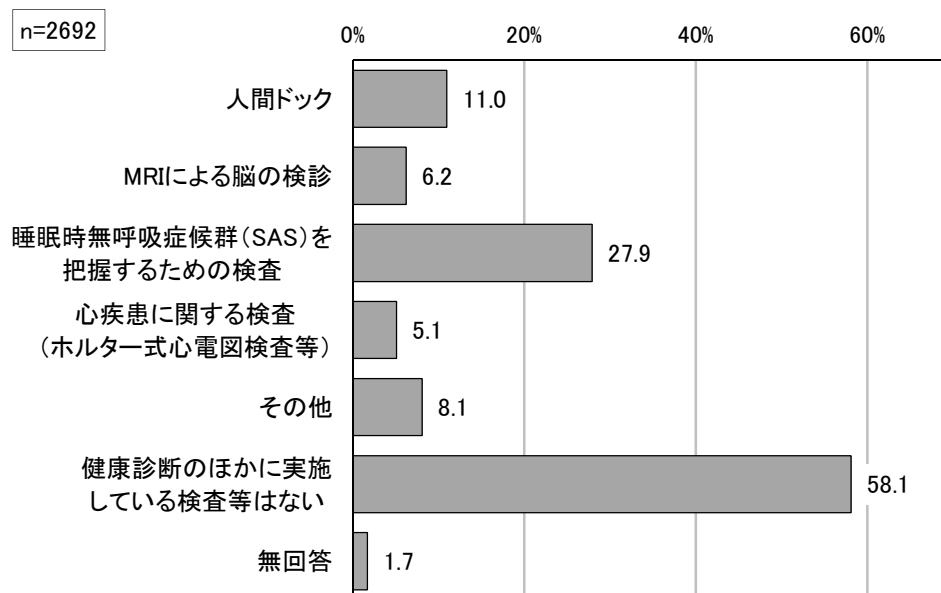
< 図 25 安全性評価を受けない理由（複数回答） >



(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。

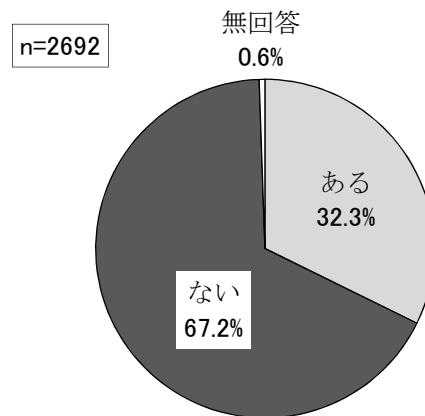
< 図 26 運転者の健康管理のために実施している検査等(複数回答) >



(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。

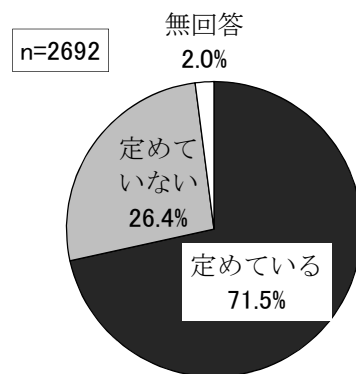
< 図 27 乗務前点呼における運転者からの体調不良報告 >



(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。

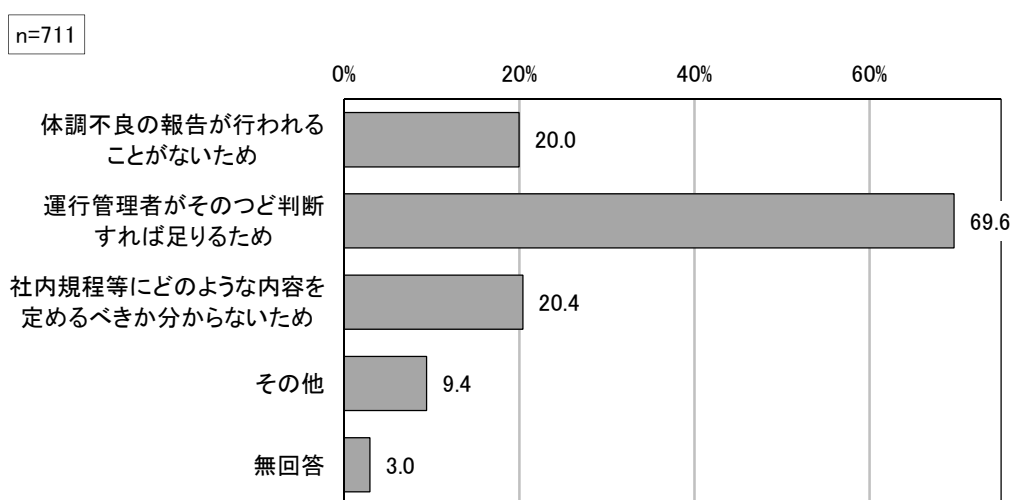
< 図 28 乗務前点呼における体調不良報告に係る社内規程等 >



(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）＞

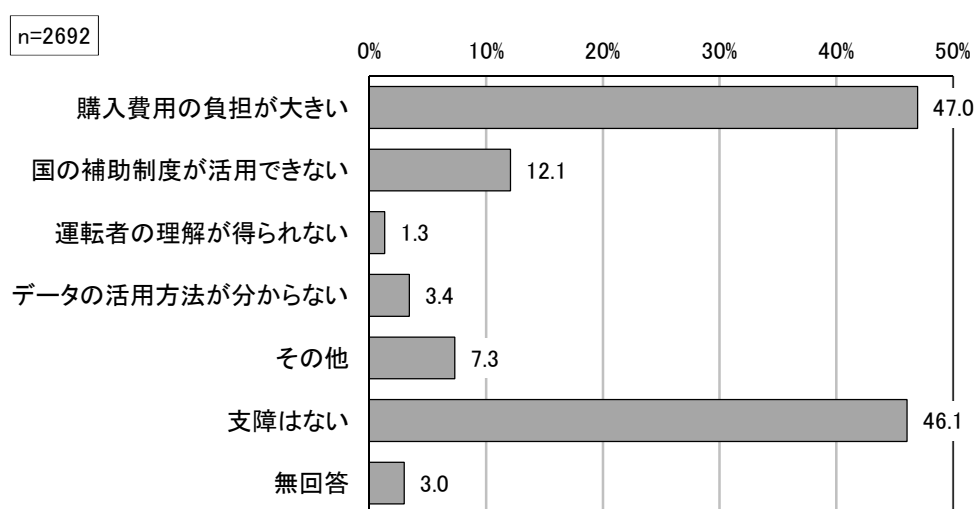


(7) ドライブレコーダー導入に当たっての支障

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。

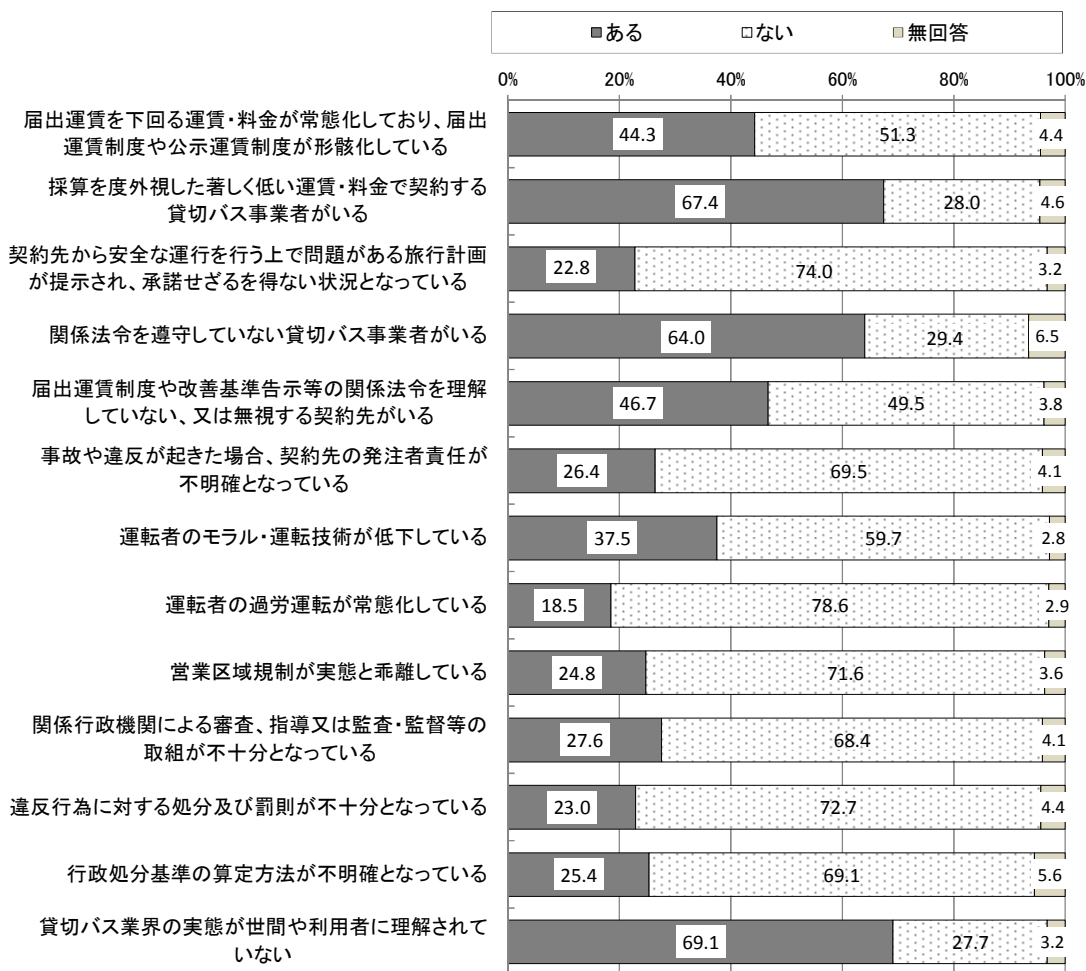
< 図30 ドライブレコーダー導入にあたっての支障（複数回答） >



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 >



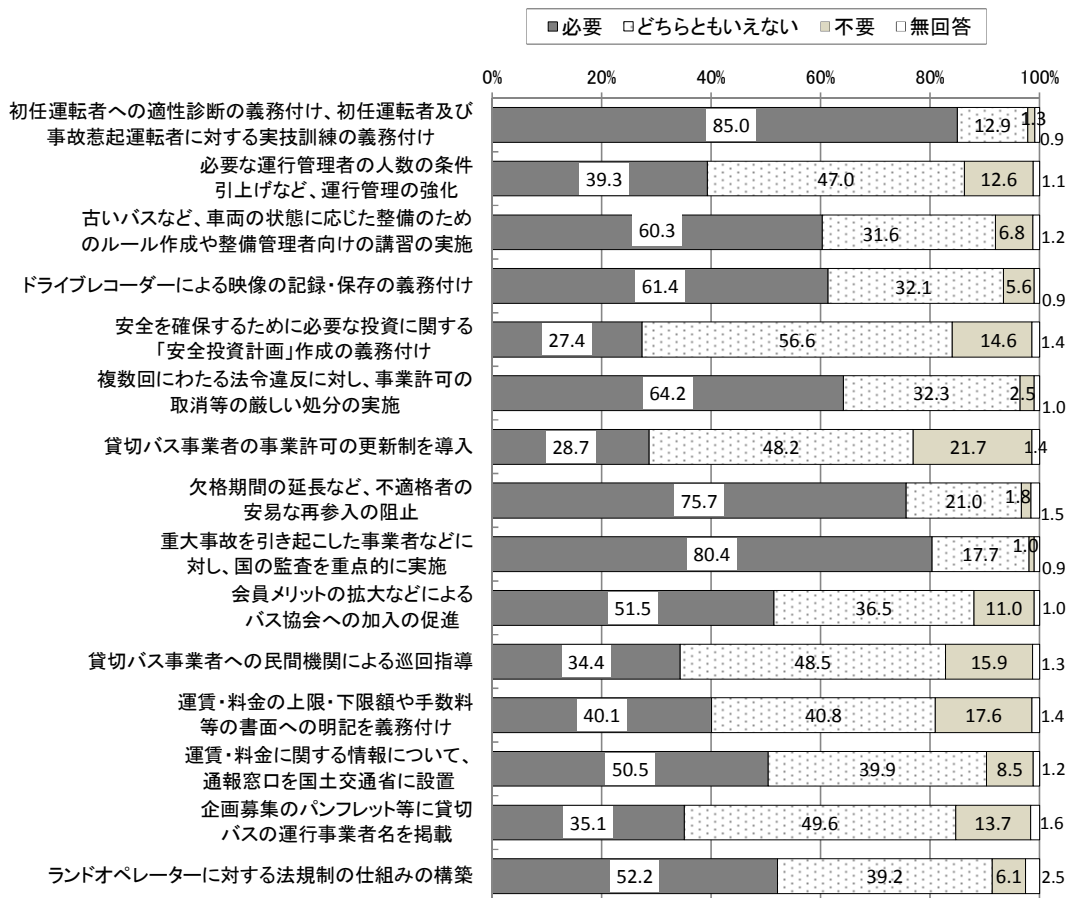
なお、これら以外に考えられる問題点として（自由記述）、「インバウンド旅行者に係るバスの運賃・料金が著しく低い」、「安全性評価を受けているにもかかわらず法令を遵守していない貸切バス事業者がある」などが挙げられている。

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つては、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。

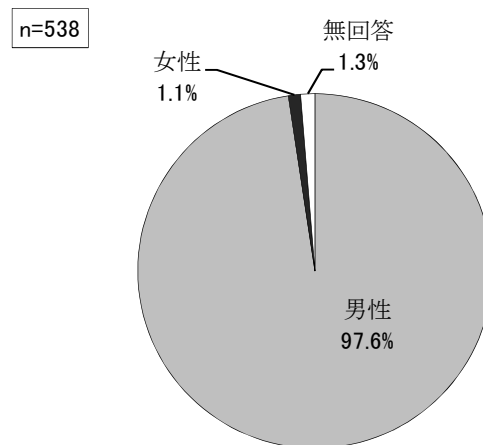
(2) 貸切バス運転者

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。

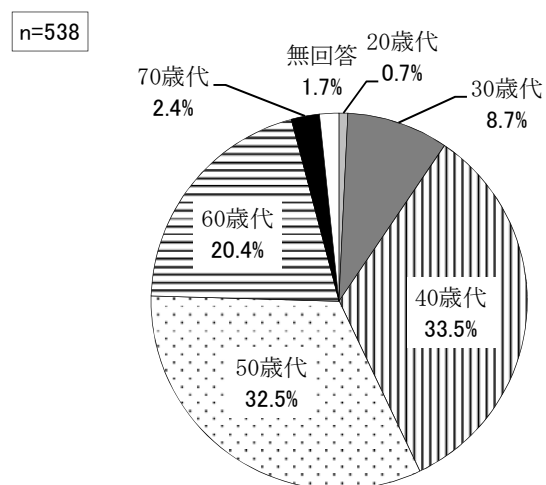
<図 33 性別>



(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。

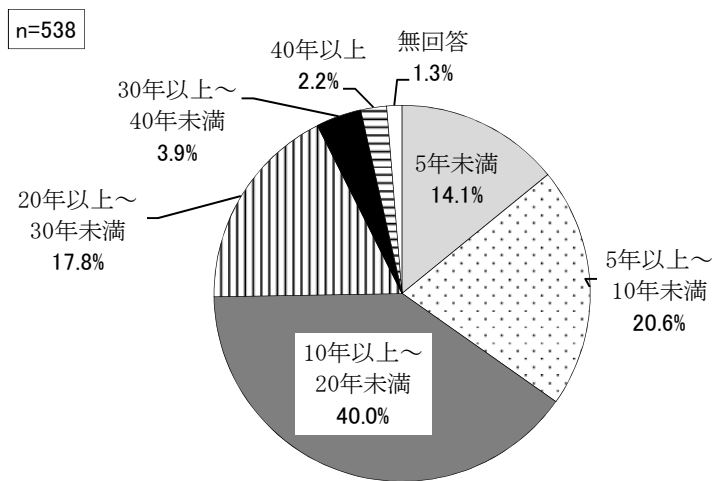
<図 34 年齢>



(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）

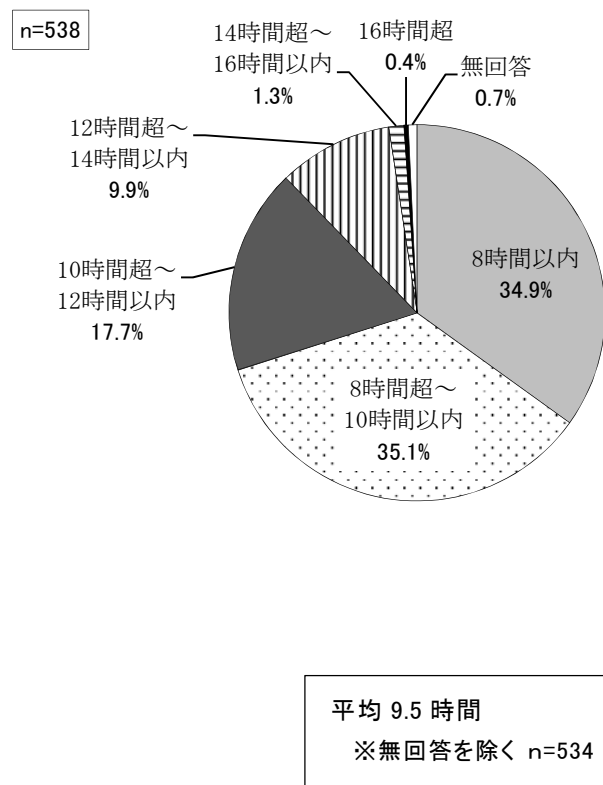
運転者の過労運転を防止するために定められた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。）では、拘束時間は1日原則13時間まで（延長する場合は16時間まで）と規定されている。

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。

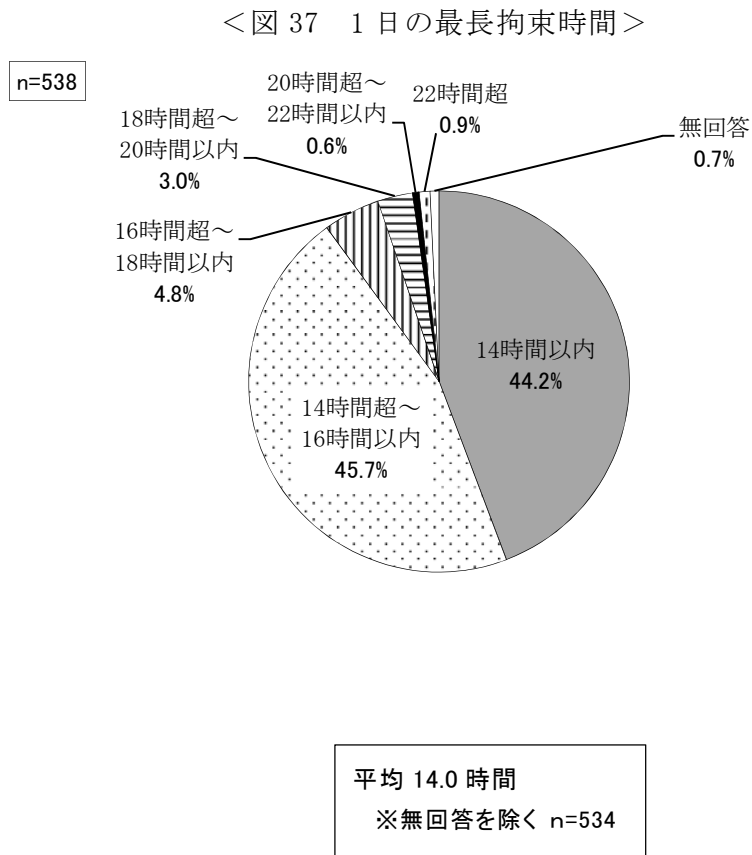
<図 36 1日の平均拘束時間>



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。



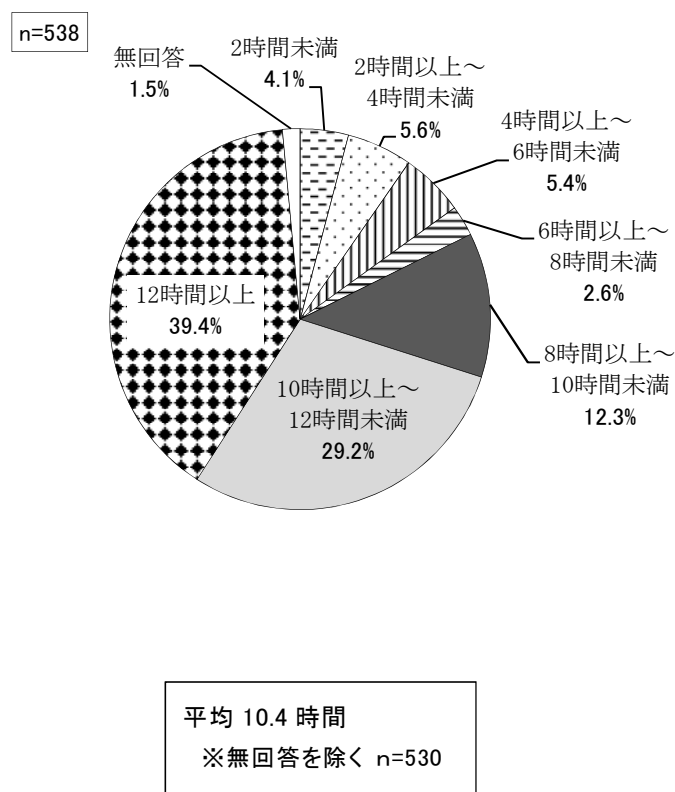
(1) 休息期間

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>



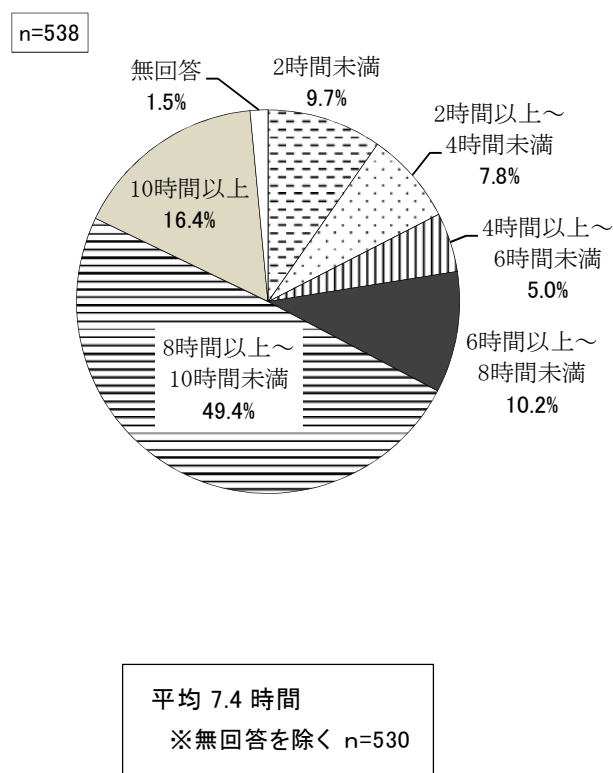
b 1日の最短休息期間

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

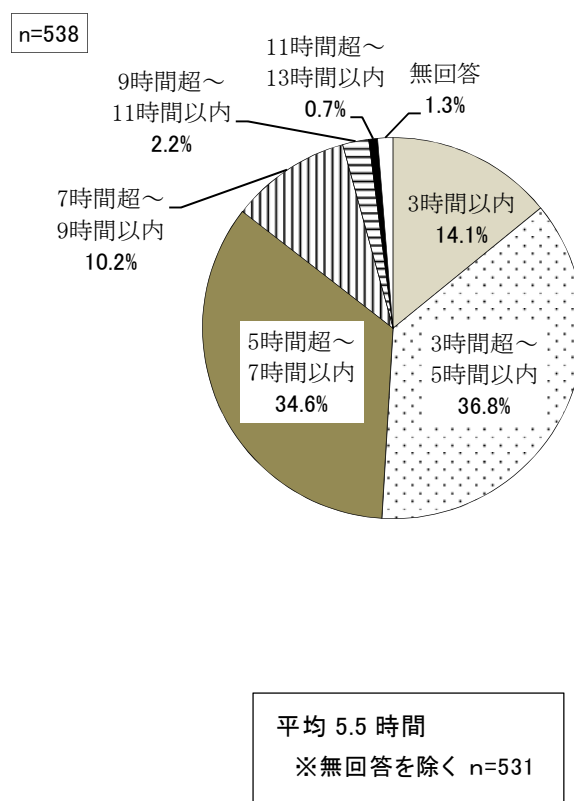
改善基準告示では、1日の運転時間は2日を平均し1日当たり9時間を超えないものとされている。

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>

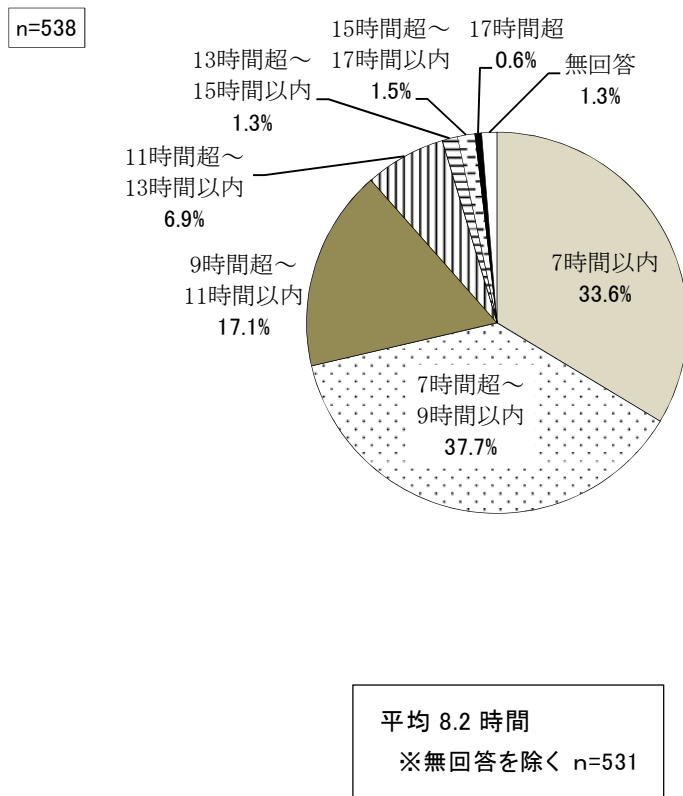


b 1日の最長運転時間

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

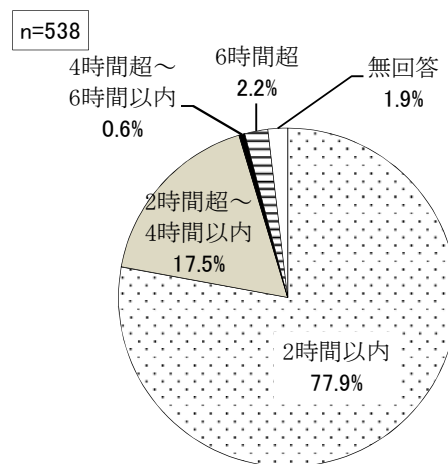
「連続運転時間」とは、休憩をはさまない連続の運転時間のことであり、改善基準告示では、連続運転時間は4時間までであり、4時間ごとに30分以上の休憩を確保するとされている。

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

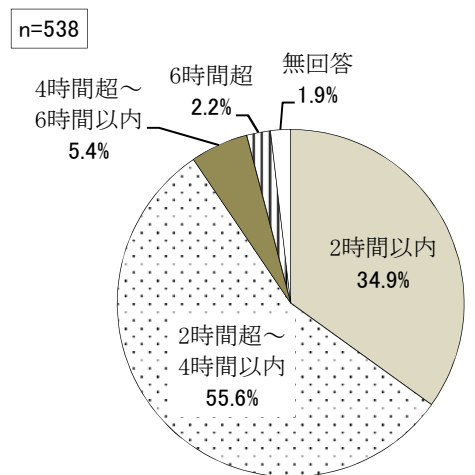
無回答を除く n=528

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

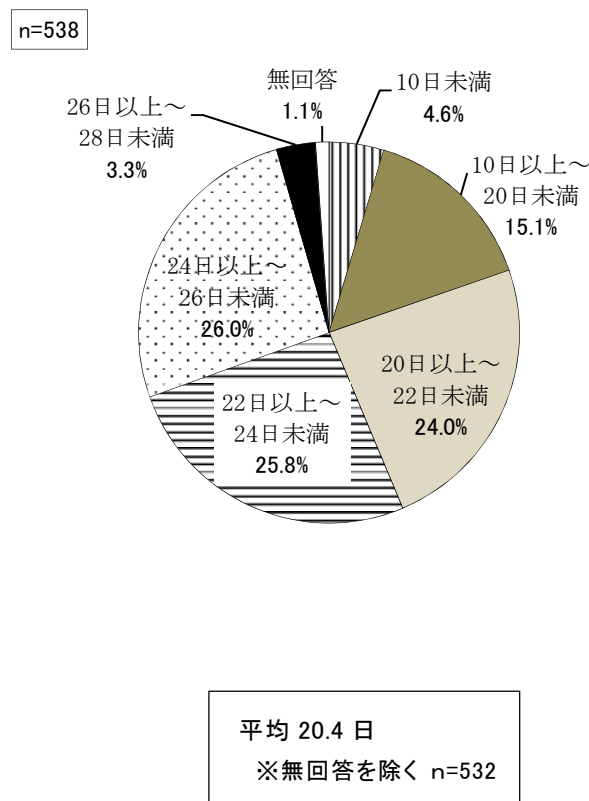
(才) 勤務日数

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 >

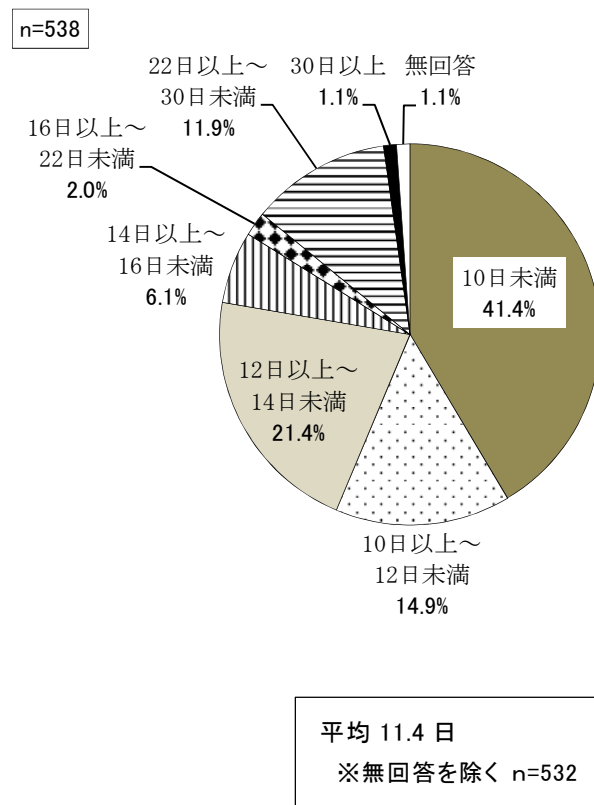


b 最長連続勤務日数

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>

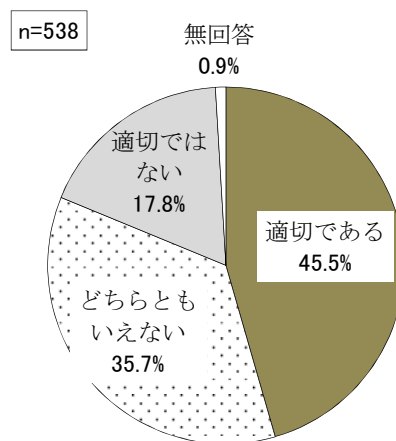


ウ 改善基準告示に対する貸切バス運転者の意見

(7) 1日の最大拘束時間

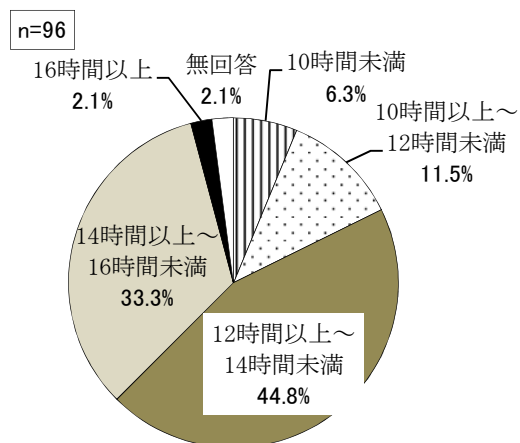
改善基準告示において定めた1日の最大拘束時間が16時間であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が45.5%、「適切ではない」が17.8%となっている。

<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。

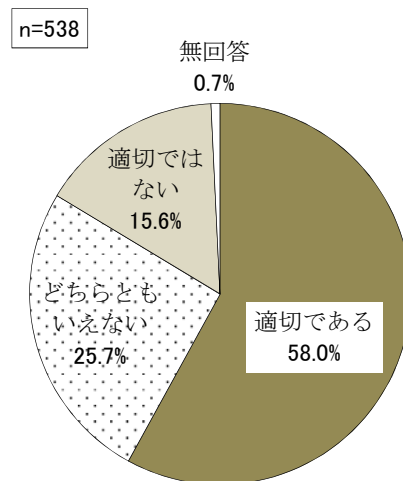
<図47 安全な運行のために必要と思える1日の最大拘束時間の水準>



(イ) 1日の休息期間

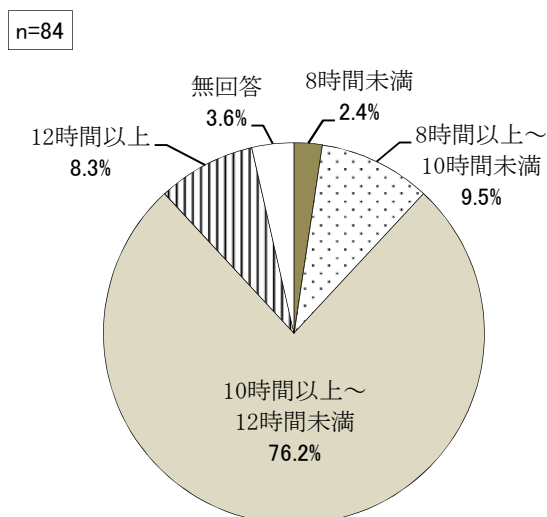
改善基準告示において定めた1日の休息期間が継続8時間以上であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が58.0%、「適切ではない」が15.6%となっている。

<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。

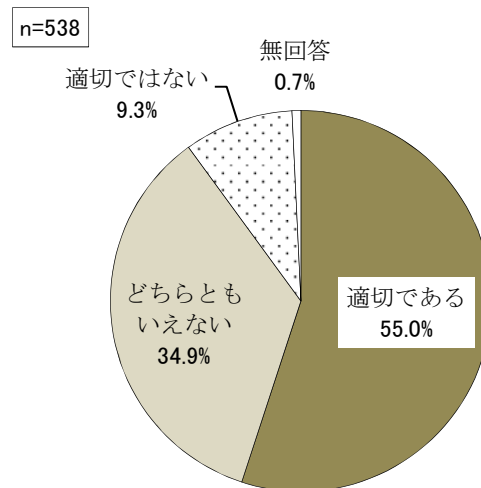
<図49 安全な運行のために必要と思える1日の休息期間の水準>



(ウ) 1日の最大運転時間

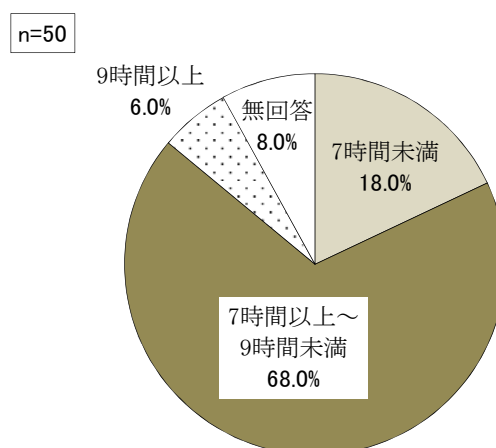
改善基準告示において定めた1日の最大運転時間が2日を平均して1日9時間であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が55.0%、「適切ではない」が9.3%となっている。

<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。

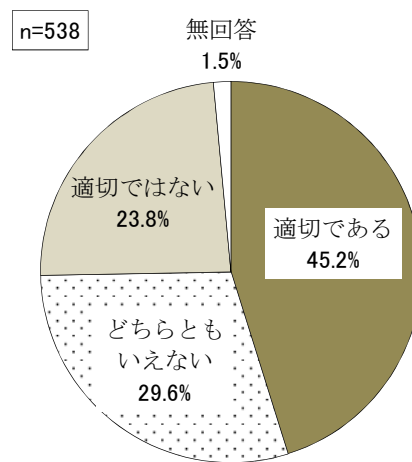
<図 51 安全な運行のために必要と思える1日の最大運転時間の水準>



(I) 最大連続運転時間

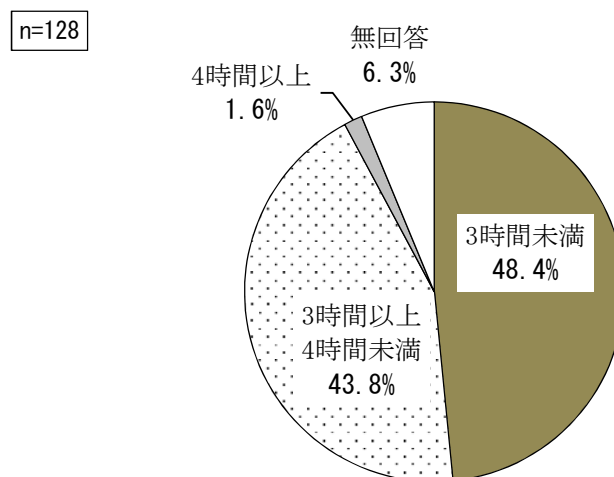
改善基準告示において定めた最大連続運転時間が 4 時間であることについて、貸切バス運転者の意見としては、「適切である」が 45.2%、「適切ではない」が 23.8%となっている。

<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>

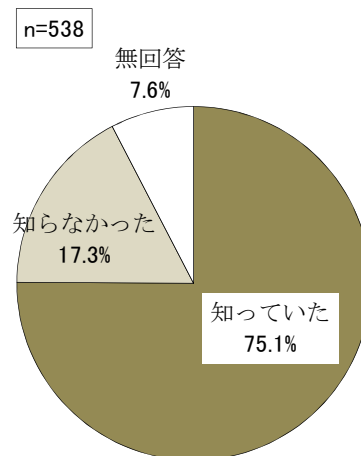


エ 改善基準告示の内容の周知度及び遵守状況

(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。

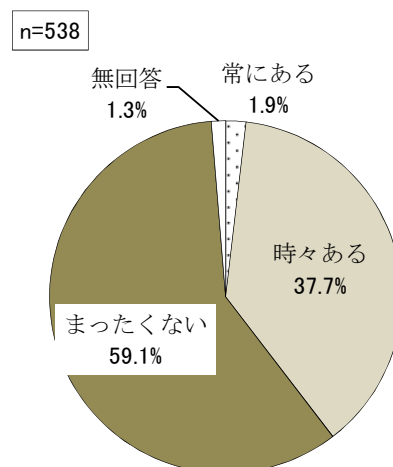
<図 54 改善基準告示の内容の周知度>



(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。

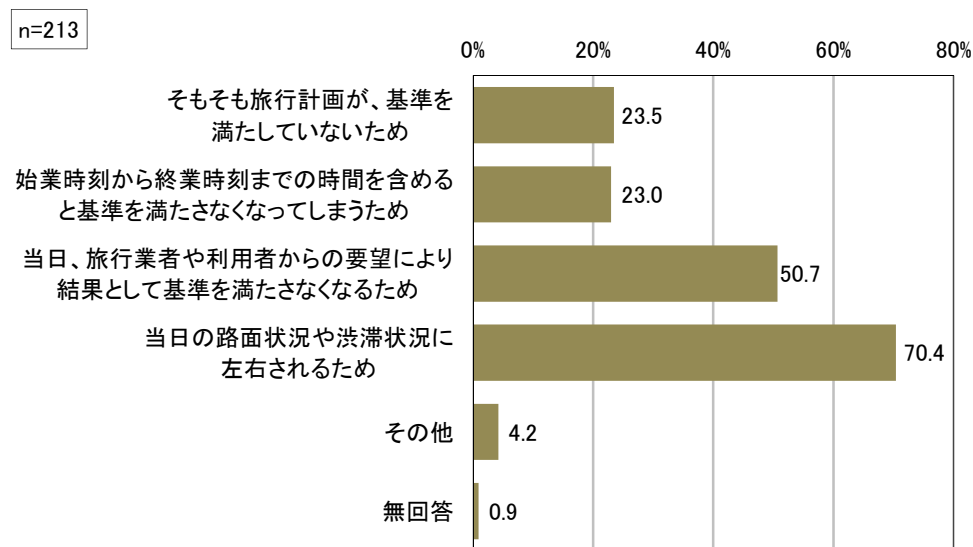
<図 55 改善基準告示を満たさない勤務の頻度>



(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%、「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。

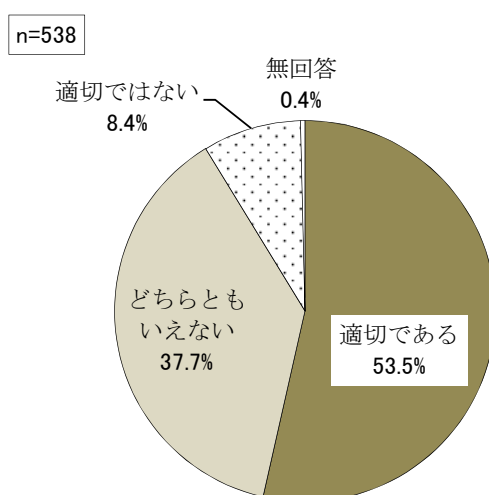
（注）1 最初の旅客が乗車する時刻若しくは最後の旅客が降車する時刻（運転を交替する場合は、運行（回送を除く。）を開始又は終了する時刻）が午前2時から午前4時までの間にある場合又は当該時刻をまたぐ場合をいう。

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。

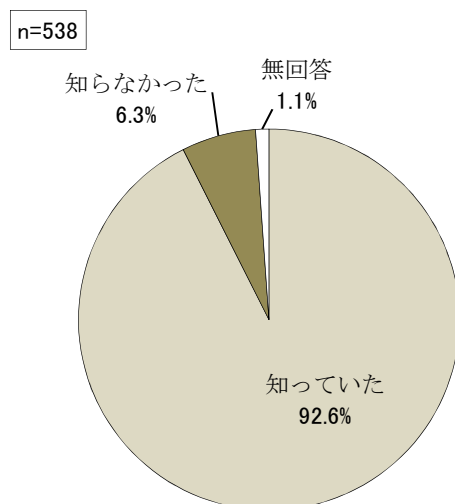
<図 57 「交替運転者の配置基準」に対する意見>



(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>



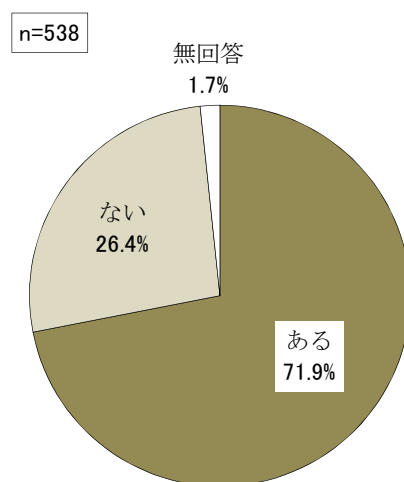
カ 運転中の状況

(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。

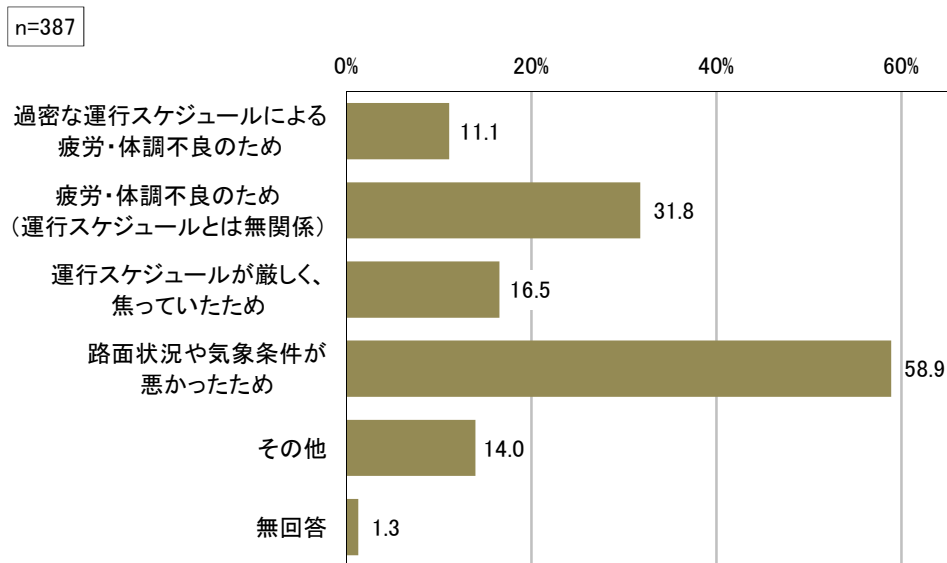
< 図 59 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の有無 >



(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） >

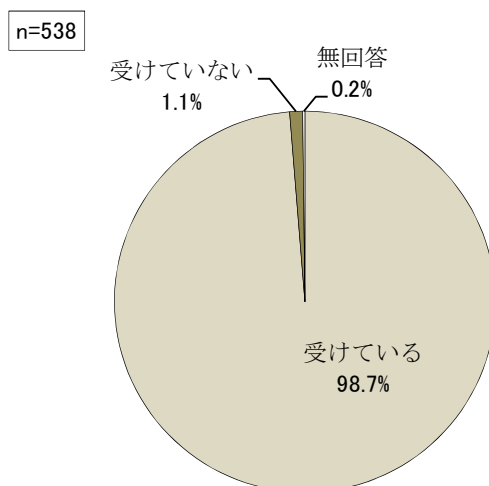


キ 会社の健康管理

(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。

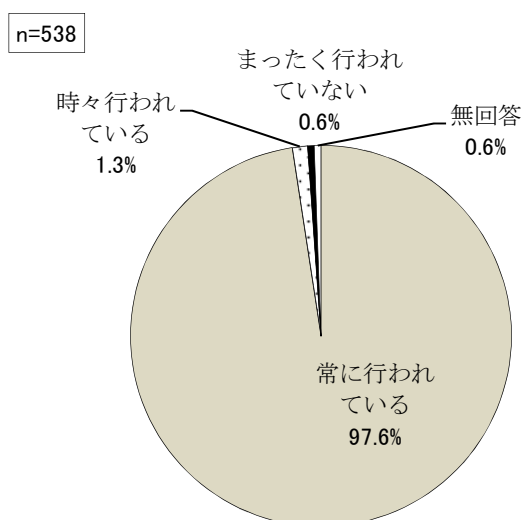
< 図 61 健康診断の受診状況 >



(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。

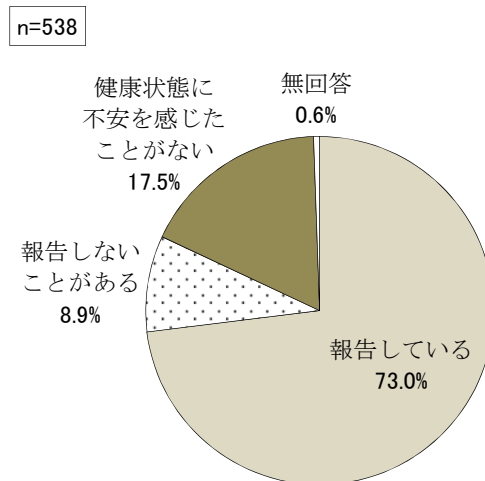
< 図 62 乗務前・乗務後の点呼 >



(ウ) 健康状態の不安の報告

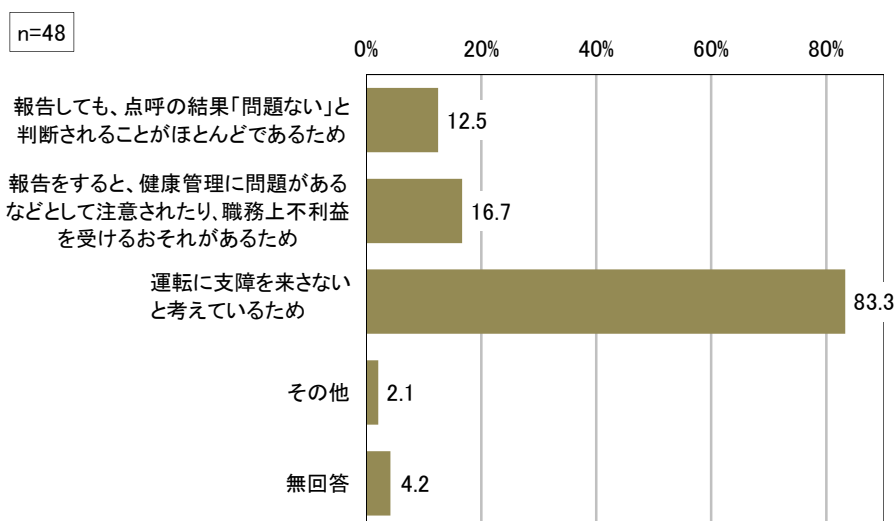
健康状態に不安を感じたとき、点呼の際に会社に報告しているかについて、73.0%の貸切バス運転者が「報告している」としており、8.9%が「報告しないことがある」としている。

< 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。

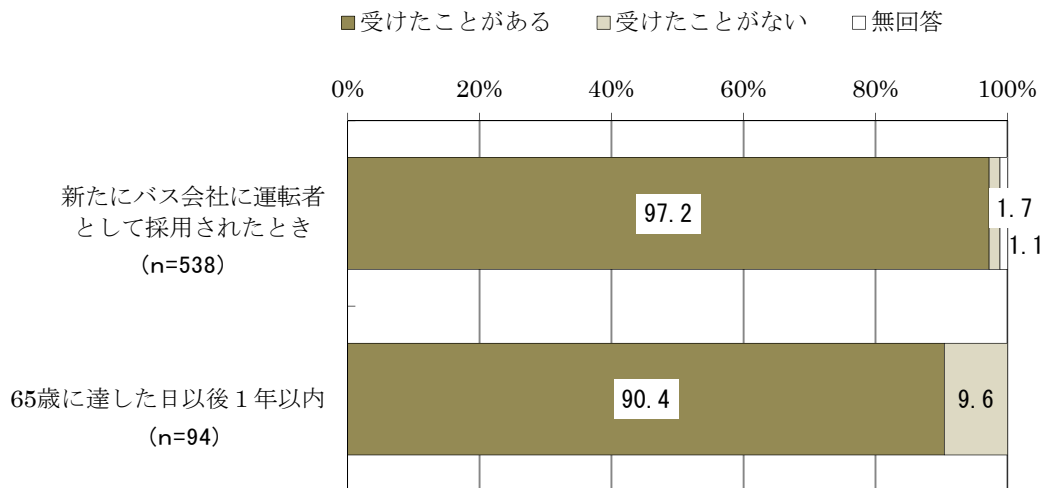
< 図 64 健康状態の不安を報告しない理由 >



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。

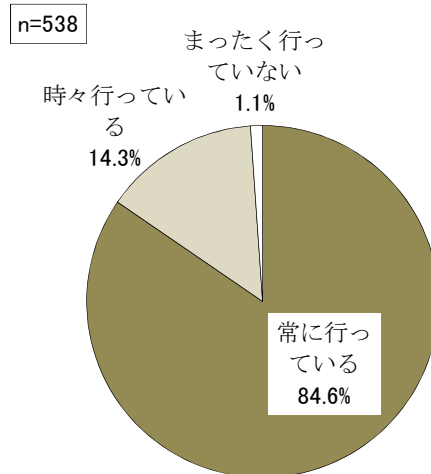
< 図 65 適性診断の受診状況 >



ケ 乗客へのシートベルト着用の促し

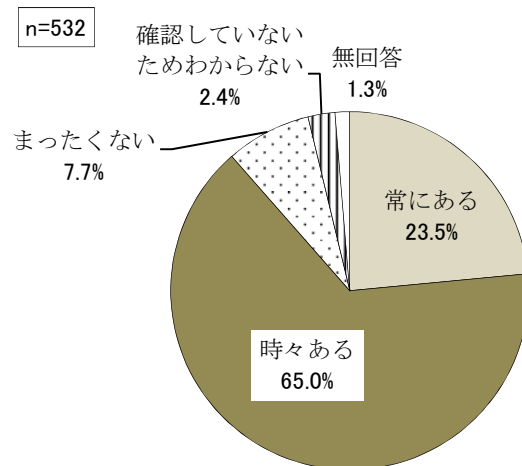
乗客に対する車内放送などによるシートベルトの着用の促しについては、「常に行っている」が84.6%、「時々行っている」が14.3%、「まったく行っていない」が1.1%となっている。

<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。
- ・ バス事業者は旅行業者より立場が低いため、旅行業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。国による旅行業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。