

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 22 年 9 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が進展するなど、身近な輸送手段として、国民に広く利用されている。

貸切バス事業への新規参入については、平成 12 年 2 月に需給調整規制が廃止されたことにより、その事業者数は 11 年度には 2,336 事業者であったものが 20 年度には 4,196 事業者と約 1.8 倍に増加しているが、輸送人員は、ほぼ横ばいで推移している。貸切バス事業者の経営環境は、こうした事業者数の増加に伴う事業者間の競争の激化、さらには、団体旅行の小口化・旅行商品の低価格化による営業収入の減少等の影響により、厳しい状況が続いている。

一方、貸切バスの交通事故件数は、平成 11 年には 365 件であったものが 17 年には 478 件(対 11 年比 131%)と増加し、その後減少傾向に転じているが、20 年は 413 件(同 113.2%)と、依然として高い水準となっている。

国土交通省は、平成 19 年 2 月に大阪府であずみ野観光バスによる死傷事故が発生したことを契機に、同年 3 月にツアーバスに関する全国街頭調査を実施し、同年 4 月には貸切バス事業者を対象とした重点監査を実施している。これらの結果、運転者に対する過労防止義務違反等の法令違反が判明したため、同省は、各種の指導通知により、ツアーバスを含む貸切バス事業者における関係法令の遵守の徹底と安全運行の確保を求めている。さらに、同年 6 月には、貸切バスに係る安全性の確保及び質の向上に向けた方策を検討するため、国土交通省の担当部局と貸切バス事業者及び旅行業者の団体等をメンバーとした「貸切バスに関する安全等対策検討会」を開催し、同年 10 月に交替運転者の配置基準の設定、貸切バス事業者の安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の創設、監査の強化等の今後の対応策を取りまとめている。

しかし、貸切バス事業者に対する行政処分等の件数は、監査要員の増員及び監査事業者数の増加もあり、平成 16 年度に 134 件であったものが、20 年度には 370 件(対 16 年度比 276.1%)と増加している。

また、貸切バス事業者からは、届出運賃を下回る運賃や運転者の労働時間等を無視した旅行計画を契約先から一方的に提示されるなどの苦情が聞かれ、貸切バスの安全運行への悪影響が懸念されている。

さらに、近年、急速に普及しているツアーバスについては、長距離を運行したり深夜に運行することが多いことから、その安全性の確保の必要性が指摘されている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、貸切バスの安全確保対策の推進を図る観点から、貸切バス事業における安全確保対策の実施状況、貸切バス事業者と旅行業者等との運送契約の締結状況、関係機関における貸切バス事業者への監査・指導等の実施状況を調査し、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	調査の目的等	1
第2	貸切バス事業の現状	2
1	一般貸切旅客自動車運送事業の概要	2
2	需給調整規制の廃止及びこれに伴う安全確保方策	2
3	貸切バス事業者数、保有車両数、輸送人員及び営業収入の推移	4
4	経営悪化の理由	5
5	経営悪化の影響	5
6	運転者の勤務時間の推移	6
7	貸切バスの交通事故件数の推移	6
8	貸切バス事業における安全確保対策の強化の必要性	6
第3	行政評価・監視結果	15
1	貸切バス事業における安全確保対策の徹底	15
(1)	新規許可事業者に対する指導・監査の徹底	15
(2)	法令等遵守の徹底	33
(3)	行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化	72
(4)	運輸安全マネジメントの推進	109
(5)	交替運転者の配置指針の見直し	117
(6)	ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進	126
2	収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証	140
(1)	収受運賃の実態把握の実施	140
(2)	公示運賃の検証	154
3	旅行業者への指導・監督の強化	204
4	貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施	233
(1)	自動車事故報告書の監査への活用	233
(2)	運送事業者監査総合情報システムの活用	247

# 目 次

## 第2 貸切バス事業の現状

### 【表】

表 I-①	貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について	10
表 I-②	貸切バス事業者数及び保有車両数の推移	11
表 I-③	貸切バスの輸送人員及び営業収入等の推移	11
表 I-④	道路運送法における運賃及び料金に係る規定	12
表 I-⑤	貸切バス運転者一人当たりの平均年間総労働時間の推移	13
表 I-⑥	貸切バスの交通事故件数の推移	13
表 I-⑦	貸切バスの安全確保対策に関する有識者の意見	14

## 第3 行政評価・監視結果

### 1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

#### (1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底

### 【表】

表 II-1-(1)-①	新規許可事業者に対する指導に関する通知	20
表 II-1-(1)-②	旧監査方針	21
表 II-1-(1)-③	旧細部取扱い	22
表 II-1-(1)-④	運輸支局等における運輸開始届出時の指導の実施状況	25
表 II-1-(1)-⑤	運輸支局等による新規許可事業者に対する巡回監査の実施状況	27
表 II-1-(1)-⑥	新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査未実施状態の経過期間	27
表 II-1-(1)-⑦	新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査を実施するまでの期間	28
表 II-1-(1)-⑧	新規許可事業者に対し早期に実施することとされている巡回監査が実施されていない理由	28
表 II-1-(1)-⑨	巡回監査実施済事業者及び未実施事業者別の違反事項数等の比較	30

### 【事例】

事例 II-1-(1)-①	新規許可事業者に対する運輸開始届出時の指導等を実施していない例	26
事例 II-1-(1)-②	巡回監査実施済事業者及び未実施事業者における法令違反の状況	29

事例Ⅱ-1-(1)-③	新規許可事業者に対する指導の必要性に係るアンケート調査結果（抜粋）	31
-------------	-----------------------------------	----

(2) 法令等遵守の徹底

【表】

表Ⅱ-1-(2)-①	貸切バス事業の営業区域に係る法令	42
表Ⅱ-1-(2)-②	運転者の労働時間等に係る法令等	43
表Ⅱ-1-(2)-③	改善基準告示における規定内容	44
表Ⅱ-1-(2)-④	運転者の健康管理等に係る法令等	44
表Ⅱ-1-(2)-⑤	運転者の選任に係る制限に関する省令	46
表Ⅱ-1-(2)-⑥	貸切バス事業者が遵守する必要がある法令等	47
表Ⅱ-1-(2)-⑦	法令等違反が判明した貸切バス事業者数	48
表Ⅱ-1-(2)-⑧	区域外運送を行っている理由別の事業者数	54
表Ⅱ-1-(2)-⑨	契約先からの無理な要求に係るアンケート調査結果	55
表Ⅱ-1-(2)-⑩	運転者の拘束時間が改善基準告示を超えている事業者数等	56
表Ⅱ-1-(2)-⑪	連続運転時間が改善基準告示を超えている事業者数等	61
表Ⅱ-1-(2)-⑫	1日の最長拘束時間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑬	1日の平均休息期間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑭	1日の最短休息期間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑮	1日の平均運転時間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑯	1日の最長運転時間	64
表Ⅱ-1-(2)-⑰	平均連続運転時間	64
表Ⅱ-1-(2)-⑱	最長連続運転時間	64
表Ⅱ-1-(2)-⑲	貸切バス事業者が考える貸切バス業界の問題点	67
表Ⅱ-1-(2)-⑳	健康診断及び適性診断を受診させていない事業者数等	67
表Ⅱ-1-(2)-㉑	道路運送車両法等に基づく法定台帳、簿冊類が未作成等となっている事業者数等	69
表Ⅱ-1-(2)-㉒	法定台帳、簿冊類の未作成等理由別の事業者数（延べ数）	71

【事例】

事例Ⅱ-1-(2)-①	区域外運送を行っている例	48
事例Ⅱ-1-(2)-②	区域外運送及び改善基準告示違反となっている例	54
事例Ⅱ-1-(2)-③	改善基準告示に違反していた事業者の状況	55
事例Ⅱ-1-(2)-④	運転者の1日の拘束時間が16時間を超えている例（平成20年）	57

事例Ⅱ-1-(2)-⑤	1日15時間を超える運転者の拘束時間の回数が1週間当たり2回を超えている例（平成20年）	60
事例Ⅱ-1-(2)-⑥	運転者の1週間当たりの拘束時間が71.5時間を超えている例	61
事例Ⅱ-1-(2)-⑦	連続運転時間が4時間を超えている例（平成20年）	62
事例Ⅱ-1-(2)-⑧	改善基準告示に違反した主な理由	65
事例Ⅱ-1-(2)-⑨	運転者に健康診断及び適性診断を受診させていない例	68
事例Ⅱ-1-(2)-⑩	運転者の日々雇用を行っている事業者の例	69
事例Ⅱ-1-(2)-⑪	道路運送車両法等に基づく法定台帳、簿冊類が未作成等の例	70

### (3) 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化

#### 【表】

表Ⅱ-1-(3)-①	行政処分等に係る基準等の主な改正内容、変遷	88
表Ⅱ-1-(3)-②	道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例	91
表Ⅱ-1-(3)-③	監査要員、監査事業者及び行政処分等件数の推移	97
表Ⅱ-1-(3)-④	ツアーバスに関する全国街頭調査結果（概要）	98
表Ⅱ-1-(3)-⑤	貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表	99
表Ⅱ-1-(3)-⑥	地方運輸局等における行政処分の公表状況	108

#### 【事例】

事例Ⅱ-1-(3)-①	当省の調査で法令違反があり、また、国土交通省から処分を受けている15事業者の状況	94
事例Ⅱ-1-(3)-②	許可の取消処分を受けた貸切バス事業者の違反内容	97
事例Ⅱ-1-(3)-③	複数回行政処分を受けている貸切バス事業者の状況（平成18年1月～21年12月）	100
事例Ⅱ-1-(3)-④	行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて	106

### (4) 運輸安全マネジメントの推進

#### 【表】

表Ⅱ-1-(4)-①	運輸安全マネジメントに関する規定	113
表Ⅱ-1-(4)-②	運輸安全マネジメント制度に関する周知実績	114
表Ⅱ-1-(4)-③	輸送の安全に関する基本的な方針等の公表状況	114
表Ⅱ-1-(4)-④	行政処分を受けた場合における処分の内容、処分に基づき講じた措置等の公表状況	115

表Ⅱ-1-(4)-⑤	貸切バス事業者が輸送の安全にかかわる情報を公表していない理由	116
<b>【事例】</b>		
事例Ⅱ-1-(4)	行政処分等にかかる内容等を公表していない例	115
 (5) 交替運転者の配置指針の見直し		
<b>【表】</b>		
表Ⅱ-1-(5)-①	貸切バスに関する安全等対策検討会報告及び交替運転者の配置指針	121
表Ⅱ-1-(5)-②	事業者における交替運転者の配置基準の設定状況	122
表Ⅱ-1-(5)-③	事業者が設定している配置基準の距離別事業者数	122
表Ⅱ-1-(5)-④	貸切バスの事故防止対策における基準	123
表Ⅱ-1-(5)-⑤	夜間の運行に係る配置基準の内容	124
表Ⅱ-1-(5)-⑥	運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離	125
<b>【事例】</b>		
事例Ⅱ-1-(5)-①	貸切バス事業者における乗務距離の設定根拠の例	123
事例Ⅱ-1-(5)-②	貸切バス事業者の意見内容	124
 (6) ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進		
<b>【表】</b>		
表Ⅱ-1-(6)-①	ツアーバスに関する当面の対応方針について	130
表Ⅱ-1-(6)-②	ツアーバスに関する取扱いについて	131
表Ⅱ-1-(6)-③	ツアーバス等の長距離運行を伴う貸切バスの安全確保等について	132
表Ⅱ-1-(6)-④	貸切バスにおける交替運転者の座席の確保等の安全確保の徹底について	133
<b>【事例】</b>		
事例Ⅱ-1-(6)-①	新宿駅西口周辺におけるツアーバスによる区域外運送等の例	134
事例Ⅱ-1-(6)-②	新宿駅西口周辺におけるツアーバスの実態	136
事例Ⅱ-1-(6)-③	恒常的に区域外配車が行われている運行路線及び便数	138
事例Ⅱ-1-(6)-④	ツアーバス等の運行に係る拘束時間等の基準・指針の超過状況	138
事例Ⅱ-1-(6)-⑤	拘束時間等の基準・指針を超過している例	139

## 2 收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証

### (1) 收受運賃の実態把握の実施

#### 【表】

表Ⅱ-2-(1)-①	公示運賃処理要領	160
表Ⅱ-2-(1)-②	公示運賃設定要領	161
表Ⅱ-2-(1)-③	変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲	162
表Ⅱ-2-(1)-④	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の概要	163
表Ⅱ-2-(1)-⑤	9 地方運輸局等における公示運賃の設定状況及び貸切バス事業者における届出運賃の設定状況	164
表Ⅱ-2-(1)-⑥	公示内容によらない届出の例	165
表Ⅱ-2-(1)-⑦	届出運賃の收受率区分表	175
表Ⅱ-2-(1)-⑧	届出運賃の收受状況	178
表Ⅱ-2-(1)-⑨	貸切バス事業者における届出運賃の收受状況	178
表Ⅱ-2-(1)-⑩	貸切バス事業者が届出運賃を收受できていない理由	179
表Ⅱ-2-(1)-⑪	届出運賃を收受できていない理由（アンケート）	181
表Ⅱ-2-(1)-⑫	運賃・料金について契約先から要求された内容	181
表Ⅱ-2-(1)-⑬	届出運賃を收受できないことによる具体的影響・支障の例（実地調査）	182
表Ⅱ-2-(1)-⑭	運送原価に占める人件費の割合の推移（日本バス協会調べ）	182
表Ⅱ-2-(1)-⑮	現行の收受運賃・料金が労務管理・運行管理に与える影響・支障	182
表Ⅱ-2-(1)-⑯	届出運賃を收受できないことによる具体的影響・支障の例（アンケート）	182
表Ⅱ-2-(1)-⑰	改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率区分表	183
表Ⅱ-2-(1)-⑱	貸切バス事業者が旅行業者に支払っている手数料率	195
表Ⅱ-2-(1)-⑲	手数料の徴収に関する貸切バス事業者の意見	195
表Ⅱ-2-(1)-⑳	届出運賃の收受状況に係る実態把握の実施内容	196
表Ⅱ-2-(1)-㉑	届出運賃の收受状況が未把握となっている理由	197
表Ⅱ-2-(1)-㉒	届出運賃の收受に係る監査を行っていない理由	198
表Ⅱ-2-(1)-㉓	届出運賃の適正收受に係る地方運輸局等の周知状況	198

#### 【事例】

事例Ⅱ-2-(1)-①	貸切バス事業者における届出運賃の收受状況（運送別收受率一覧表）	166
-------------	---------------------------------	-----



事例Ⅱ-2-(1)-②	収受運賃が届出運賃の上限額を超えている運送契約の内容	176
事例Ⅱ-2-(1)-③	届出運賃の収受率が20%程度となっている例	178
事例Ⅱ-2-(1)-④	貸切バス事業者が届出運賃と異なる独自の運賃表を作成・使用している例	180
事例Ⅱ-2-(1)-⑤	届出運賃を収受できていない理由及びそのことによる影響等	181
事例Ⅱ-2-(1)-⑥	大手旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表の内容	184
事例Ⅱ-2-(1)-⑦	旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（北海道運輸局管内の例）	185
事例Ⅱ-2-(1)-⑧	旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（近畿運輸局管内の例）	186
事例Ⅱ-2-(1)-⑨	旅行業者がインターネットに掲載している公示運賃を下回る運賃表の内容	187
事例Ⅱ-2-(1)-⑩	旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示に係る貸切バス事業者の意見（アンケート調査結果（抜粋））	188
事例Ⅱ-2-(1)-⑪	改善基準告示違反運送の届出運賃の収受率及び違反理由	189
事例Ⅱ-2-(1)-⑫	届出運賃の収受率が特に低く、かつ、改善基準告示違反となっている例	194
事例Ⅱ-2-(1)-⑬	届出運賃の収受状況に係る監査を実施した事業者の届出運賃の収受率	197

## (2) 公示運賃の検証

### 【表】

表Ⅱ-2-(2)-①	9 地方運輸局等における認可運賃及び公示運賃の設定額	199
表Ⅱ-2-(2)-②	貸切バスの運賃原価に係る経費及び他の旅客運送事業の運賃水準の推移	200
表Ⅱ-2-(2)-③	標準能率事業者の選定基準	201
表Ⅱ-2-(2)-④	地方運輸局等が公示運賃の見直しを行っていない理由	203

### 【事例】

事例Ⅱ-2-(2)	公示運賃に係る旅行業者の見解	202
-----------	----------------	-----

## 3 旅行業者への指導・監督の強化

### 【表】

表Ⅱ-3-①	旅行業者に対する指導・監督の強化等に関する国会での指摘（要旨）	215
表Ⅱ-3-②	旅行業者に対する指導通知	216
表Ⅱ-3-③	法令違反への関与が疑われる旅行業者等の関係機関への通知	217

表Ⅱ-3-④	貸切バスの安全運行を確保するための旅行業者の取組	219
表Ⅱ-3-⑤	旅行業者による貸切バス事業者の選定に当たっての考え方	220
表Ⅱ-3-⑥	旅行業者による貸切バスの安全運行を確保するための交替運転者の配置に係る取決め	220
表Ⅱ-3-⑦	4 旅行業者が貸切バス事業者と締結した運送契約の収受率区分表	228
表Ⅱ-3-⑧	運送契約に関する契約先からの無理な要求の状況	230
表Ⅱ-3-⑨	旅行業者等の契約先からの無理な要求の内容	231
表Ⅱ-3-⑩	貸切バスに関する問題点を解決するための対策	232

**【事例】**

事例Ⅱ-3-①	旅行業者が作成した旅行計画の日程に無理があり改善基準告示違反が発生しているもの（概要）	221
事例Ⅱ-3-②	旅行業者が作成した旅行計画の日程に無理があり改善基準告示違反が発生しているもの（個別の内容）	222
事例Ⅱ-3-③	日程が運転者の最大拘束時間の16時間を超える旅行計画	227
事例Ⅱ-3-④	突然の契約変更により貸切バス事業者が不利益を被っている例	229
事例Ⅱ-3-⑤	突然の契約変更により改善基準告示違反の危険な運行となることについての貸切バス事業者の意見（アンケート調査結果（抜粋））	232

**4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施**

(1) 自動車事故報告書の監査への活用

**【表】**

表Ⅱ-4-(1)-①	運転者の休日に関する法律	242
表Ⅱ-4-(1)-②	運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況	242
表Ⅱ-4-(1)-③	運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況	242
表Ⅱ-4-(1)-④	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	244
表Ⅱ-4-(1)-⑤	自動車事故報告書に関する法令	245
表Ⅱ-4-(1)-⑥	当省が入手した平成19年に提出された自動車事故報告書における事故から提出までの期間	246

**【事例】**

事例Ⅱ-4-(1)-①	自動車事故報告書に法令違反がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例	238
事例Ⅱ-4-(1)-②	貸切バス事業者が第一当事者としてかかわった事故を契機にした監査の実施状況	239

事例Ⅱ-4-(1)-③	運転者の1日の拘束時間が16時間を超えているにもかかわらず、 監査が実施されていない例	242
事例Ⅱ-4-(1)-④	運転者が運転中、体調に異常を来し、運転不能になった事故日 前1か月間の拘束時間等	243
事例Ⅱ-4-(1)-⑤	提出までの期間が事故後3か月以上経過している自動車事故報 告書の中に、運転者の休日が十分確保されていない記載がみら れる例	246

(2) 運送事業者監査総合情報システムの活用

【表】

表Ⅱ-4-(2)	監査情報システムの開発及び維持管理費等に係る事業費の経年 推移	249
----------	------------------------------------	-----