

第2 貸切バス事業の現状

貸切バス事業の現状	説明図表番号
<p>1 一般貸切旅客自動車運送事業の概要</p> <p>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（以下「貸切バス事業」という。）¹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ている。近年では、貸切バスを利用した格安の募集型企画旅行²やいわゆるツアーバス³が急速に進展するなど、貸切バスは、身近な輸送手段として、国民に広く利用されている。</p> <p>2 需給調整規制の廃止及びこれに伴う安全確保方策</p> <p>(1) 需給調整規制の廃止の経緯</p> <p>貸切バス事業を含めた運輸事業全般に係る事業参入については、運輸事業の公共性、地域独占が起りやすいという特殊性、輸送における安全の重要性等の観点から、需給調整規制⁴が行われてきた。</p> <p>しかし、需給調整規制を行うことにより、既存事業者による、国民生活の変化を反映し、利用者の多様なニーズに対応して創意工夫を凝らした適時適切なサービスの供給及び効率的な事業運営努力などが阻害され、結果的に利用者の利便の確保・増進が困難になるおそれが生じてきた。このため、運輸省（現国土交通省）は、「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」（平成8年12月5日運輸省許認可事務等改革推進本部決定）において、①人流・物流の全事業分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止する、②そのための環境又は条件を整備するとともに、利用者保護、安全確保等の観点から、必要な措置を講ずる、との基本方針を定め、目標期限をおおむね3年ないし5年後として運輸事業全般の需給調整規制を抜本的に見直すこととした。</p> <p>この基本方針は、「規制緩和推進3か年計画」（平成10年3月31日閣議決定）に盛り込まれ、「貸切バス事業の需給調整について、運輸政策審議会の答申に基づき、安全の確保、消費者保護等の措置を確立した上で、平成11年度に廃止する」こととされた。</p> <p>さらに、「規制緩和推進3か年計画」を受け、「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」（平成10年6月2日運輸政策審議会自動車交通部会答申。以下「運輸政策審議会答申」という。）において、貸切バス事業に関する規制緩和の考え方、貸切バス事業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が示された。</p> <p>具体的には、需給調整規制の廃止の趣旨について、貸切バスは、利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待しうる事業分野であると考えられ、事業者には、良質なサービスを低廉な価格で提供することを期待し、</p>	<p>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</p>

また、利用者及び旅行業者には、自己の責任の下、貸切バスに関する様々な情報をもとに、運賃のみならず、より良いサービスを評価し、選択し、利用することが求められるとしている。

(2) 需給調整規制の廃止に伴う安全確保方策

運輸政策審議会答申では、需給調整規制廃止に際しての行政の役割として、安全の確保について必要な対策を講じることは、引き続き行政の役割であり、また、競争を通じ、良質、安価なサービスが実現されるよう、公正競争の確保や利用者に対する必要な情報の公開も求められるなどとしている。

また、事業参入に関する環境整備方策等として、①安全を確保する能力(事業者の知識、運行管理体制の整備等)、②事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保(社内体制の整備、任意保険への加入等)、③事業基盤の保有(車庫、車両、運転者等)及び④人的欠格事由の4点について、具体的な審査基準を設定し、必要な審査を行うべきであるとしている。

さらに、参入後の安全運行の確保方策について、これまで免許制を背景として行政指導や事業者の自主的な取り組みにより行われてきた、運転者の適性診断や健康診断の充実、ハンドル時間や乗務距離の制限、文書による明確な運行の指示等については、競争が激化した場合に、適切な実施を期待することが難しくなることもあると思われるため、地域の実情を踏まえつつできる限り明確な基準の下、必要に応じて規制に取り組むことを検討すべきであるとしている。また、運転者の過労運転や無謀な運行、運転者のレベルの低下等競争の激化により懸念される問題については、運行管理者の資格試験制度、権限の強化や配置基準の明確化、事故多発運転者に対する適性診断受診の義務付け等が考えられるとしている。加えて、参入を容易にし競争が激化する場合には、安全に関する法令の遵守がおろそかになる事業者の出現も懸念されるため、行政としては参入時の審査及び安全運行に関する法制度を整備するにとどまらず、安全確保及び事業運営について事後的な監視を充実し、違反事例がある場合には是正措置を効果的に実施し、安全等にかかわる措置の遵守を図ることが必要であるとして、監査制度の見直し等を含め必要な仕組みを検討し、措置すべきであるとしている。また、違反がみられた場合の処分の透明性、公平性を確保するためには、違反事例に応じた点数制の導入等により、処分基準を明確にすることが望ましいとしているほか、行政による監視に加え、旅行業者や利用者による選択により不適切な事業者の選別が行われることも期待されるため、安全等を含め必要な情報の公開に努めることが重要であるとしている。

(3) 需給調整規制の廃止並びにこれに伴う規制の緩和及び強化

このような経緯の下、平成11年5月に道路運送法が改正(平成12年2月施行)され、貸切バス事業は、免許制から、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許可制に移行され、需給調整規制は廃止された。

これに併せて、貸切バス事業を行おうとする者が一定の基準に適合しているか否かを判断するための審査基準についても、保有車両の必要数の緩和や営業区域等の拡大措置が採られた。

一方、需給調整規制が廃止され、貸切バス事業への参入が容易になり、輸送の安全及び旅客の利便確保の観点からの監査が一層重要となったことから、貸切バス運転者の拘束時間、適性診断の受診の義務付け等の安全運行の確保に関する規制が強化され、また、効果的な事後的な監視の仕組みとして、監査制度の見直し、行政処分の点数制、行政処分の公表等の措置が採られた。

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

(1) 貸切バス事業者数及び保有車両数の推移

需給調整規制の廃止により、新規参入が容易となったことから、貸切バス事業者数は、平成 11 年度の 2,336 事業者から 20 年度の 4,196 事業者（対 11 年度比 179.6%）へと増加している。一方、保有車両数は、11 年度の 3 万 7,661 台から 20 年度の 4 万 5,785 台（同 121.6%）へと増加しているが、同時期の事業者数の増加率が約 180%であるのに比べて、その増加率は低くなっている。

このことを 1 事業者当たりの保有車両数で見ると、平成 11 年度には 16.1 台であったものが 20 年度には 10.9 台（同 67.7%）へと減少しており、小規模な貸切バス事業者⁵が増加していることを示している。

(2) 輸送人員及び営業収入の推移

貸切バスの輸送人員は、平成 11 年度には 2 億 5,160 万人であったものが 17 年度には 3 億 160 万人（対 11 年度比 119.9%）に増加し、20 年度にかけて、ほぼ横ばいで推移している。

これを 1 事業者当たりの輸送人員で見ると、輸送人員は平成 11 年度には 10 万 8,000 人であったものが、20 年度には 7 万 2,000 人（同 66.7%）に減少している。

次に、営業収入の面について、1 事業者当たりの営業収入額⁶の経年推移をみると、11 年度の 2 億 4,400 万円に対し、12 年度は 2 億 310 万円（同 83.2%）、17 年度は 1 億 3,910 万円（同 57.0%）、20 年度は 1 億 2,260 万円（同 50.2%）と需給調整規制の廃止前と比べて半減している。

このように、需給調整規制の廃止後、1 事業者当たりの輸送人員及び営業収入は減少し、貸切バス事業者の経営環境は厳しい状況にある。

(3) 貸切バス事業者の収支

社団法人日本バス協会の資料⁷により、平成 20 年度の貸切バス事業者の収

表 I-② 貸切バス事業者数及び保有車両数の推移

表 I-③ 貸切バスの輸送人員及び営業収入等の推移

支状況をみると、同協会が調査した 404 事業者のうち 191 事業者（47.3%）が赤字となっている。

また、当省が平成 21 年 3 月に全国の貸切バス事業者を対象に行ったアンケート調査（配布事業者数 4,304 事業者、有効回答数 2,629 事業者（61.1%）。以下「事業者アンケート調査」という。）の結果においても、2,629 事業者のうち、直近の事業年度の収支が「赤字」のものが 1,145 事業者（43.6%）、「ほぼ均衡」のものが 940 事業者（35.8%）、「黒字」のものが 369 事業者（14.0%）となっている。

4 経営悪化の理由

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おり（以下、届け出られた運賃及び料金を「届出運賃」という。）、同法第 98 条第 1 号に基づき、届出運賃によらない運賃の収受が禁じられている。また、同法第 30 条第 2 項により、原価を度外視したような著しく低い運賃を収受するなど事業の健全な発達を阻害するような競争をしてはならないとされている。

各地方運輸局及び沖縄総合事務局運輸部（以下「地方運輸局等」という。）は、貸切バス事業の運賃及び料金について、当該地域の経済状況及び事業者経営状況を勘案した金額を公示しており（以下、公示された運賃及び料金を「公示運賃」という。）、ほとんどの貸切バス事業者は、公示運賃を届出運賃としている。

しかし、当省の調査結果では、貸切バス事業者数の増加による受注競争の激化や契約先からの値引き要求などにより、届出運賃どおりの金額を収受できている契約が少なく、このことが、貸切バス事業者の経営を悪化させる大きな要因となっている（後述第 3-2-(1)、142 ページ参照）。

当省の事業者アンケート調査の結果でも、届出運賃どおりの金額を収受できているとした事業者の割合は、2,629 事業者中、契約先が旅行会社の場合で 47 事業者（1.8%）、自治体・学校関係で 126 事業者（4.8%）、個人で 182 事業者（6.9%）にとどまっている。

5 経営悪化の影響

貸切バス事業者においては、経営悪化への対応策として、車両の使用年数の延長のほか、事業経費の 50% 近くを占めるとされる人件費の抑制（人員削減、運転者の賃金水準の切り下げや手当の削減など）が行われ、これにより、長時間労働など運転者の勤務状況も悪化している。

これについて、当省が平成 21 年 5 月に貸切バスの運転者を対象に行ったアンケート調査（配布運転者数 500 人、有効回答数 136 人（27.2%）。以下「運転者アンケート調査」という。）において、勤務状況が規制緩和の前後でどのように変化したかについて調査したところ、136 人の運転者のうち、半数近い

表 I-④ 道路運送法における運賃及び料金に係る規定

64人(47.1%)の運転者が「悪化している」と回答している。この中には「残業代を増やすためには休息や休日を入れない連続勤務や一般路線バスに乗務した後に貸切バスを運行するなどの無理な運行をせざるを得ない状態である。」といった意見があるなど、貸切バス事業者の経営悪化による運転者の勤務状況への影響がみられる。

6 運転者の勤務時間の推移

全産業の労働者一人当たりの平均年間総労働時間をみると、平成11年度の1,840時間から20年度の1,792時間へとやや減少しているが、貸切バス運転者は、11年度2,357時間、20年度2,364時間とほぼ横ばいで推移している。貸切バス運転者一人当たりの平均年間総労働時間は全産業労働者の1.3倍となっている。

7 貸切バスの交通事故件数の推移

貸切バスの交通事故件数をみると、平成11年には365件であったものが需給調整規制の廃止直後の12年には450件(対11年比123.3%)に増加し、17年以降は減少しているが、20年は413件(同113.2%)と高止まりしている。

また、死亡事故件数は、平成11年から20年までは年間3件ないし9件で推移している。

さらに、走行距離1億km当たりの事故件数は、平成11年には23件であったものが12年には28件に増加し、その後は年間24件ないし28件で推移している。

このような中、平成19年2月、大阪府吹田市において、法令に違反する運転者の長時間の拘束などを原因とするあずみ野観光バスのスキーバスによる死傷事故が発生している⁸。

このような事故と勤務状況との関係について、当省が行った運転者アンケート調査の結果では、136人の運転者のうち、95.6%の運転者がヒヤリ・ハット体験⁹があると回答しており、その原因を「運行スケジュールが厳しく疲労が溜まっている」とする者が61.2%、「休日や休息の不足による過労運転」とする者が59.7%と過労運転を原因とする者が多くなっている。

8 貸切バス事業における安全確保対策の強化の必要性

(1) 国会質疑等

以上のように、貸切バス事業者の経営環境の悪化に伴い、運転者の勤務状況が悪化し、重大事故が発生していることを受け、国会において、ツアーバス事業者の法令違反が極めて多いこと、監査及び行政処分の強化、社会的規制の在り方の見直し、貸切バス事業者の経営の実態把握と改善策の検討、旅行者によるバス事業者への低運賃の押しつけ、運行計画又は行程が事故原因になった場合の旅行者の責務などについての質疑が行われている¹⁰。

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

表I-⑥ 貸切バスの交通事故件数の推移

また、当省が意見を聴取した、貸切バス事業について調査研究を行っている民間有識者からも、規制緩和以降に新規参入した運送事業経験のない事業者や小規模零細事業者の中には、運行管理等に関する法令を十分承知していないものや法令の遵守意識に乏しいものがみられる等の意見がある。

表 I-⑦ 貸切バスの安全確保対策に関する有識者の意見

(2) 貸切バス事業者と旅行者との関係

貸切バスの安全確保については、もとより貸切バス事業者がその責任を担うべきであるが、貸切バス事業者と旅行者との関係については、国会でも指摘されているとおり、旅行者から貸切バス事業者に対して届出運賃を大幅に下回る低運賃の提示があり、また、当省の調査によれば、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。）¹¹に違反する運行行程の提示もみられる。

これについて、当省が意見を聴取した有識者の中には、貸切バス事業者の法令違反等に旅行者が関与したことが明らかな場合には、旅行者に対しても処分又は罰則を科すなど、旅行者に対する指導・監督、処分等を強化しなければ貸切バス事業者における法令違反は根絶できないのではないかとする意見がある。

(3) 国土交通省の対応

こうした状況を踏まえ、国土交通省は、近年、次のとおり、①行政処分の強化等、②監査要員の増員、③関係者に対するツアーバスに係る募集型企画旅行の適正化の通知の発出、④ツアーバスに関する全国街頭調査の実施、⑤貸切バス事業者に対する重点監査の実施、⑥貸切バスに関する安全等対策検討会の開催及び⑦貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度の創設に向けた検討等を行ってきている。

① 行政処分の強化等

国土交通省は、平成14年2月、法令違反があった事業者に対する行政処分の点数制度を創設したほか、行政処分を受けた事業者名の公表、処分基準の強化等を行ってきている。

② 監査要員の増員

国土交通省は、監査要員の増員を図ってきており、監査要員数は、平成16年度末には110人であったものが20年度末には230人と約2.1倍になっている。また、これにより監査を受けた貸切バス事業者数は、16年度の615事業者から20年度には1,250事業者に増加している。

③ ツアーバスに係る募集型企画旅行の適正化の通知の発出

国土交通省（現観光庁）は、「「ツアーバス」に係る募集型企画旅行の適正化について」¹²により、旅行者に対して、i) 道路運送法、労働基準法（昭和22年法律第49号）、道路交通法（昭和35年法律第105号）等の関係法令への違反行為の教唆、幫助を絶対に行わないこと、ii) ツア

ーバスに係る募集型企画旅行の適正化の徹底について通知している。

④ ツアーバスに関する全国街頭調査の実施

国土交通省は、平成19年3月、ツアーバスの安全性の確保を徹底するため、東京、大阪、名古屋等全国13か所のツアーバスの発着点において、ツアーバスの安全確保状況について街頭調査を実施した。その結果、運行指示書又は車検証の携行がないもの、「貸切」の表示がないもの等がみられたとしている。

⑤ 貸切バス事業者に対する重点監査の実施

国土交通省は、平成19年4月、貸切バス事業者(新規許可事業者及びツアーバス運行事業者(高速道路、深夜時間帯又は長距離を運行するツアーバスを実施する貸切バス事業者をいう。))を中心とする316事業者)に対する重点監査を実施した。その結果、監査した316事業者のうち204事業者(64.6%)に法令違反等がみられ、特にツアーバス事業者においては84事業者のうち68事業者(81.0%)に法令違反等がみられたことから、同省は、それらの事業者に対して行政処分等を行っている。

⑥ 貸切バスに関する安全等対策検討会の開催

平成19年6月から10月にかけて、貸切バスにおける安全性の確保・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、貸切バス事業者、旅行業者、両業界の団体及び労働組合の実務者をメンバーとした「貸切バスに関する安全等対策検討会」(以下「安全等対策検討会」という。)が開催された。安全等対策検討会においては、平成19年10月、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、ツアーバス向け長距離都市間モデルの作成等の今後の対応策が取りまとめられた。国土交通省は、安全等対策検討会の報告を踏まえて、i)「一般貸切旅客自動車運送事業に係る乗務距離による交替運転者の配置の指針について」¹³により、改善基準告示で定められた運転時間¹⁴を遵守するための乗務距離の目安の設定、ii)貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度¹⁵の創設に向けた検討等を行っている。

⑦ 貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度

「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」においては、貸切バスにおける安全性の確保・質の向上に向けた方策の一つとして、利用者が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)について提言が行われた。これを踏まえ、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度について、学識経験者、消費者代表、貸切バス事業者、旅行業者、両業界団体、労働組合及び国土交通省により検討が行われ、平成21年3月、利用者が安全性の高い貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や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に向けた報告書が取りまとめられた。平成22年7月現

在、当該制度の実施主体である社団法人日本バス協会が詳細設計を行っている。

(4) 更なる法令遵守及び安全確保対策の強化の必要

国土交通省は、貸切バス事業者の法令遵守及び安全確保対策について、上記の措置を講じてきている。

しかし、法令違反があった事業者に対する行政処分の件数をみると、平成16年度には134件であったものが20年度には370件となり、また、監査した事業者数に対する行政処分件数の割合をみると、16年度の21.8%から20年度の29.6%に増加している。さらに、行政処分を受ける事業者の中には、監査で法令違反を指摘されてもそれ以降の改善がみられず、2回、3回と重ねて処分を受けている事業者もみられ、また、当省の調査においても法令違反が多数みられた（後述第3-1-(3)、78ページ参照）。

このようなことから、貸切バス事業者の法令違反行為に対する現行の監査及び行政処分の抑止力としての有効性、あるいは、事業者の業務遂行能力についての審査の在り方、さらには、貸切バスの主たる契約先の一つである旅行者に対する指導・監督の強化を含め、貸切バス事業における法令遵守の在り方について総合的に検討する必要があるが生じている。

- ¹ 道路運送法第3条第1号及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第3条の2により、一つの契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業とされている。
- ² 旅行会社があらかじめ旅行計画を作成し、パンフレットや広告などで参加者を募集して実施する旅行形態をいう。
- ³ 旅行者が募集型企画旅行で行う、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない、2地点間の移動のみを主たる目的とした貸切バスの運行形態をいう。
- ⁴ 事業区域ごとに需要と供給のバランスを判断し、当該事業の開始によって事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならない場合、免許を与える制度をいう。
- ⁵ 事業者アンケート調査結果では、需給調整規制が廃止される前に免許を取得した事業者の保有車両数は「11両以上～30両以下」が34.0%で最も多いのに対し、需給調整規制が廃止された後に許可を取得した事業者の保有車両数は「5両以下」が54.6%で最も多い。
- ⁶ 営業収入は、国土交通省の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）に基づく事業者からの報告に基づくものであるが、例年報告漏れが生じており、全事業者に係る正確な集計値はない。このため、「1報告事業者当たりの営業収入」の算出に当たっては、当該報告を行った事業者数で営業収入を割り出した。
（報告事業者数）
平成11年度-2,115者（提出率90.5%）、12年度-2,511者（提出率87.7%）、17年度-2,803者（提出率71.5%）、18年度-3,385者（提出率82.4%）、19年度-3,472者（提出率83.5%）、20年度-3,344者（提出率79.7%）
- ⁷ 「平成20年度一般貸切バス事業の収支状況について」（平成21年12月取りまとめ）
- ⁸ 平成19年2月18日、大阪府吹田市において、法令に違反する長時間の拘束時間や運転時間による過労運転、交替運転者の不配置等を原因とするスキーバス死傷事故（死亡1人、重傷4人及び軽傷22人）が発生した。
- ⁹ 事故が起こりそうであったが、幸いにも回避できた出来事（インシデント）の体験を指す
- ¹⁰ 衆議院国土交通委員会（平成19年6月8日）における民主党三日月大造衆議院議員の質疑等
- ¹¹ 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、「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、改善基準告示とされている。
- ¹² 平成18年6月30日付け国総旅振第101号の4 国土交通省総合政策局旅行振興課長通知
- ¹³ 平成20年6月27日付け国自安第39号、国自旅第133号 自動車交通局安全政策課長・旅客課長通知
- ¹⁴ 改善基準告示において、運転時間の上限は2日平均で1日当たり9時間とされている。
- ¹⁵ 貸切バス事業者の安全性に対する取組状況や事故及び行政処分の状況等を評価し、認定する制度をいう。

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

<p>○ 「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」（平成10年6月2日運輸政策審議会自動車交通部会答申）（抜粋）</p> <p>I. 規制緩和の基本的考え方</p> <p>2 需給調整規制廃止の趣旨</p> <p>貸切バスは、多くの場合、旅行業者が利用者に代わり貸切バス事業者を選択しており、また一部では、利用者が直接選ぶ場合もある。いずれにせよ、利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待しうる事業分野であると考えられる。</p> <p>従って、これまでも一定の枠内で、需給調整規制の弾力的運用により競争が進められてきたが、<u>抜本的に事業活動の効率化、活性化を進め、利用者利便の向上を目指すためには、需給調整規制を廃止して、競争を促進することが適当である。</u></p> <p>II. 貸切バス事業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</p> <p>3 競争の基本となる運賃については、届出により設定しうる届出制とする</p> <p><u>貸切バスの運賃は、提供するサービス内容とともに競争の基本となるものであることから、その設定については出来る限り事業者の自主性が発揮されるようにすることが望ましい。</u></p> <p><u>このため、運賃については、従来の地域毎の原価に基づく認可制から、事業者の個別の届出により運賃を設定できる届出制とすることが適当である。</u></p> <p>ただ、その一方で、利用者が選択する上で分かり易いものであることも必要であり、また、事実上の独占状態等を背景にあまりにも高い運賃を設定すること、利用者間で不当に差別的な運賃を設定すること、さらに、競争他者の排除を目的として原価を大幅に割る運賃を設定することは、利用のしやすさや利用者間の公平、公正な競争を確保する上で問題を生じる可能性がある。このため、これらの問題が発生する場合には、発動の基準を明確にした上で、届け出た運賃については是正のために必要な指示をしうることにすることが適当である。</p>

(注) 下線は、当省が付した。

表 I - ② 貸切バス事業者数及び保有車両数の推移

(単位：事業者、台)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
事業者数 (a)	2,336 (100)	2,864 (122.6)	3,923 (167.9)	4,110 (175.9)	4,159 (178.0)	4,196 (179.6)
保有車両数 (b)	37,661 (100)	36,815 (97.8)	45,625 (121.1)	45,668 (121.3)	44,832 (119.0)	45,785 (121.6)
1 事業者当たり 保有車両数 (b/a)	16.1 (100)	12.9 (80.1)	11.6 (72.0)	11.1 (68.9)	10.8 (67.1)	10.9 (67.7)

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。
2 () 内は、平成 11 年を 100 とした場合の指数である。

表 I - ③ 貸切バスの輸送人員及び営業収入等の推移

(単位：十万人、事業者、万人)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
輸送人員 (a)	2,516 (100)	2,547 (101.2)	3,016 (119.9)	2,964 (117.8)	2,960 (117.6)	3,034 (120.6)
事業者数 (b)	2,336 (100)	2,864 (122.6)	3,923 (167.9)	4,110 (175.9)	4,159 (178.0)	4,196 (179.6)
1 事業者当たり の輸送人員 (a/b)	10.8 (100)	8.9 (82.4)	7.7 (71.3)	7.2 (66.7)	7.1 (65.7)	7.2 (66.7)

- (注) 1 「輸送人員」は国土交通省の自動車輸送統計調査の結果、「事業者数」は国土交通省自動車交通局旅客課の資料による。
2 () 内は、平成 11 年度を 100 とした場合の指数である。

(参考)

(単位：億円、事業者、%、十万円)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
営業収入 (a)	5,161	5,099	3,899	4,299	4,779	4,100
報告事業者数 (b) (提出率)	2,115 (90.5)	2,511 (87.7)	2,803 (71.5)	3,385 (82.4)	3,472 (83.5)	3,344 (79.7)
1 報告事業者当 たりの営業収入 (a/b)	2,440 (100)	2,031 (83.2)	1,391 (57.0)	1,270 (52.0)	1,376 (56.4)	1,226 (50.2)

- (注) 1 「営業収入」は国土交通省の旅客自動車運送事業等報告規則に基づく報告集計結果による。
2 旅客自動車運送事業等報告規則に基づく報告は、例年報告漏れが生じており、「営業収入」は、全事業者に係る正確な集計値ではない。このため、「1 報告事業者当たりの営業収入」の算出に当たっては、当該報告を行った事業者数で営業収入を割り出した。
3 「1 報告事業者当たりの営業収入」欄の () 内は、平成 11 年度を 100 とした場合の指数である。

表 I - ④ 道路運送法における運賃及び料金に係る規定

○ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第 9 条（略）

2～5（略）

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、第二号又は第三号）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。

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。

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。

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営業者をいう。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。

（一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第 9 条の 2 一般貸切旅客自動車運送事業を営業者（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。

（公衆の利便を阻害する行為の禁止等）

第 30 条（略）

2 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。

3・4（略）

（許可の取消し等）

第 40 条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するとき、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可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若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

二 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

第 98 条 次の各号のいずれかに該当する者は、100 万円以下の罰金に処する。

一 第 9 条第 3 項若しくは第 5 項、第 9 条の 2 第 1 項若しくは第 9 条の 3 第 3 項の規定による届出をしないで、又はこれらの規定若しくは第 9 条第 4 項の規定により届け出た運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を收受した者

二～十九（略）

（注）下線は、当省が付した

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

(単位：時間)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
貸切バス運転者	2,357 (100)	2,329 (98.8)	2,367 (100.4)	2,378 (100.9)	2,380 (101.0)	2,364 (100.3)
全産業労働者	1,840 (100)	1,853 (100.7)	1,802 (97.9)	1,811 (98.4)	1,808 (98.3)	1,792 (97.4)

- (注) 1 貸切バス運転者の総労働時間は、社団法人日本バス協会提供資料の「職種別年間総労働時間」による（調査社数：平成 20 年度 432 社）。
 2 全産業労働者の総労働時間は、厚生労働省の毎月勤労統計調査の結果による。
 3 () 内は、平成 11 年度を 100 とした場合の指数である。

表 I - ⑥ 貸切バスの交通事故件数の推移

(単位：件)

区分	平成 11 年	12	17	18	19	20
事故件数	365 (100)	450 (123.3)	478 (131.0)	467 (127.9)	440 (120.5)	413 (113.2)
うち死亡事故 件数	4 (100)	3 (75.0)	7 (175.0)	9 (225.0)	6 (150.0)	4 (100)
走行距離 1 億 km 当たりの事 故件数	23 (100)	28 (121.7)	28 (121.7)	27 (117.4)	26 (113.0)	24 (104.3)

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。
 2 () 内は、平成 11 年を 100 とした場合の指数である。

表 I - ⑦ 貸切バスの安全確保対策に関する有識者の意見

有識者	意見の内容
大学教授 A 氏	<ul style="list-style-type: none"> ○ 規制緩和により、貸切バス事業者数は増加し、バス 1 台当たりの収益は下がっている。旅行業者は貸切バス事業者との契約金額をたたく。この価格ダンピングにより経営が悪化し、貸切バス事業者は、まともな運行管理ができなくなっている。 ○ 規制緩和による競争原理は、電話料金ではコスト削減を技術革新等で吸収し、低価格化を実現した。しかし、バスやタクシーの場合は、事業費に占める人件費の割合が高いため、競争が激しくなるとコスト削減は人件費に向かう。その結果、人員が不足して労働条件が悪化し、改善基準告示の違反が発生する。 ○ タクシーと比較した場合、貸切バスは事故発生件数や利用者からの苦情が少なく、光が当てられていない印象がある。地方運輸局ではタクシー事業者の指導に力を入れているが、貸切バス事業者による法令違反も見逃げせない状況にあり、まずは運輸開始届時などに行う指導の徹底が必要。タクシー事業については、規制緩和により一度下げたハードルを高くした。貸切バスも同様にする必要がある。
大学准教授 K 氏	<ul style="list-style-type: none"> ○ 法令違反の原因としては、規制緩和後に新規参入した運送事業経験のない事業者や小規模零細事業者には、運行管理などのノウハウがないもの、法令を承知していないもの、法令を承知していても法令遵守の意識が低いものが多いことが考えられる。 ○ 法令違反は、新規参入事業者に多く見られることから、営業所の実態、社会保険の加入状況などの労務管理状況等を新規参入時に現認すべき。車両の最低保有台数を増やすなど、安全運行のために最低限必要な事業規模、基準の設定を検討すべき。 ○ 建設業界では建設業法令遵守ガイドラインというものがあるが、遵守しなければならない事項をどう取り締まるかが大事。発注者がバス事業者に対し安い金額を提示している状況なので、発注して終わりということではなく、発注者もバス事業者における法令遵守状況を確認する必要がある。バス事業者が法令違反をしたときには、発注者にも責任を負わせるシステム作りが必要。

(注) 当省の調査結果による。