

勸告	説明図表番号
<p>(2) 法令等遵守の徹底</p> <p>【制度の概要】</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送法、運輸規則等に基づき、以下のとおり、営業区域の遵守、運転者の労働時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、適正な運転者の選任等の安全運行に係る法令等の遵守が義務付けられている。</p> <p>ア 営業区域の遵守</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送法第 20 条により、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならないとされている。</p> <p>貸切バス事業の営業区域は、道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 5 条において、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して、地方運輸局長が定める区域を単位とするとされており、平成 9 年度まで、都府県内を分割した地域単位や市郡単位が存在していた。その後、運輸省（現国土交通省）は、規制緩和の一環により、平成 10 年度から営業区域を原則、都府県単位に拡大している¹。</p> <p>その一方、営業区域については、「車両の配置されている営業所に対する帰属性を確保し、営業所における運行管理者による点呼等の運行管理や整備管理者による車両の整備管理が適切に行われること等、安全を担保するために依然として必要である。」（運輸政策審議会答申）とされ、維持されることとなった。</p> <p>イ 運転者の労働時間等に係る基準の遵守</p> <p>(ア) 改善基準告示の制定</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第 21 条第 1 項により、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、労働省（現厚生労働省）が定めた改善基準告示とされている。</p> <p>(イ) 改善基準告示の内容</p> <p>改善基準告示においては、①運転者の拘束時間²は 1 日 16 時間が限度、② 1 日 15 時間を超える拘束時間の回数は 1 週間当たり 2 回が限度、③ 1 週間当たりの拘束時間は最長 71.5 時間が限度³、④ 休息期間⁴は 1 日当たり継続 8 時間以上が必要、⑤ 運転時間は 1 週間当たり最長 44 時</p>	<p>表Ⅱ-1-(2)-① 貸切バス事業の営業区域に係る法令</p> <p>表Ⅱ-1-(2)-② 運転者の労働時間等に係る法令等</p> <p>表Ⅱ-1-(2)-③ 改善基準告示における規定内容</p>

間が限度、⑥連続運転時間は4時間が限度などとされている。

ウ 契約の相手方への指導

(ア) 国土交通省（現観光庁）は、ツアーバスについて、旅行者保護の徹底を図る観点から、平成18年6月、「「ツアーバス」に係る募集型企画旅行の適正化について」⁵により、旅行業者に対し、①区域外運送を行う貸切バス事業者との貸切契約の締結、②改善基準告示に違反するような長時間労働の強制、③道路交通法で定められた最高速度を違反する速度での走行の強制等を行うことは、旅行者の安全が脅かされるのみならず、道路運送法、労働基準法、道路交通法等の関係法令への違反行為の教唆、幫助となる可能性があることから、絶対に行わないよう指導している。

(イ) さらに、国土交通省は、「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」を踏まえ、自動車事故報告書⁶の記載内容を充実したことと併せ、平成20年10月から「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業者等の関係機関への通知について」⁷により、自動車事故報告書や監査の結果判明した改善基準告示違反又は最高速度違反について旅行業者の関与が疑われる場合には、観光庁に対し旅行業者の関与の具体的内容を通知することとしている。

観光庁においても、平成21年3月に旅行業者等立入検査表の様式を改正し、その点検項目の中に、禁止事項への関与等として、貸切バス事業者の法令違反に関与していないかについての視点を加えている。

こうして、貸切バス事業者の法令違反が旅行業者の関与によるものと疑われる場合には、旅行業者に対する立入検査等の旅行業法（昭和27年法律第239号）上の対応ができる環境が整備された（後述第3-3-(2)-イ、205ページ参照）。

エ 運転者の健康状態の把握及び適性診断の受診

(ア) 健康状態の把握

貸切バス事業者は、運輸規則第21条第5項により、運転者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とされている。

健康状態の把握については、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」⁸において、労働安全衛生法（昭和47年法律第57号）第66条第1項に基づく健康診断を実施することとされている。具体的には、労働安全衛生規則（昭和47年労働省令第32号）第44条第1項において、事業者は、常時使用する労働者に対し、1年以内ごとに1回、定期に行わなければならないとされている。

表Ⅱ-1-(2)-④
運転者の健康管理
等に係る法令等

<p>(イ) 適性診断の受診</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第 38 条第 2 項に基づき、国土交通大臣が告示で定めるところにより、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>オ 運転者の選任に関する制限</p> <p>貸切バス事業者は、労働条件の安定を図ることにより、運行の安全の確保と旅客サービスの改善に資するため、運輸規則第 36 条第 1 項により、①日々雇い入れられる者、② 2 月以内の期間を定めて使用される者、③試みの使用期間中の者（14 日を超えて引き続き使用されるに至ったものを除く。）、④14 日未満の期間ごとに賃金の支払い（仮払い、前貸しその他の方法による金銭の授受であって実質的に賃金の支払いと認められる行為を含む。）を受ける者を事業用自動車の運転者として選任してはならないとされている。</p> <p>カ その他法令の遵守</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）第 52 条に基づき、整備管理者を選任したとき又は変更したときは、その日から 15 日以内に、地方運輸局長にその旨を届け出なければならないとされている。</p> <p>また、運輸規則により、①旅客に対する取扱い等に関する苦情の記録、整理、保存（第 3 条第 2 項）、②運転者に対する点呼の実施、報告及び指示の内容等の記録保存⁹（第 24 条第 3 項）、③運行指示書の作成等（第 28 条の 2）、④乗務員台帳の作成、備付け（第 37 条）、⑤運行管理規程¹⁰の作成（第 48 条の 2）等が義務付けられている。</p> <p>【調査結果】</p> <p>国土交通省は、平成 19 年 2 月のあずみ野観光バスによる事故を踏まえ、同年 4 月、貸切バス事業者 316 事業者を対象に重点監査を実施しており、この結果によると、204 事業者（64.6%）において過労防止義務違反、運行指示書未作成等の法令違反がみられたとしている。</p> <p>今回、当省が、北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国、九州及び沖縄の 9 か所の地方運輸局等管内の貸切バス事業者 84 事業者を抽出し、営業区域の遵守状況、運転者の労働時間等に係る基準の遵守状況、運転者の健康状態の把握状況、適正な運転者の選任状況等を調査した結果においても、次のとおり、44 事業者（延べ 67 事業者）において、法令等に違反している事例がみられた。</p>	<p>表Ⅱ-1-(2)-⑤ 運転者の選任に係る制限に関する省令</p> <p>表Ⅱ-1-(2)-⑥ 貸切バス事業者が遵守する必要のある法令等</p> <p>表Ⅱ-1-(2)-⑦ 法令等違反が判明した貸切バス事業者数</p>
--	---

<p>ア 営業区域の遵守状況</p> <p>平成 20 年 5 月の運送契約を中心に、旅行者から貸切バス事業者に示される旅行計画書、貸切バス事業者の運行管理者から運転者に示される運行指示書等により、貸切バスの発地及び着地を調査したところ、道路運送法第 20 条違反となる区域外運送を行っている例が、7 事業者 (8.3%) において計 33 件みられた (北海道運輸局管内の 1 事業者 (1 件)、中部運輸局管内の 1 事業者 (1 件)、四国運輸局管内の 4 事業者 (30 件) 及び九州運輸局管内の 1 事業者 (1 件))。</p> <p>これらの理由をみると、旅行者からの要求により、やむを得ず区域外運送したとしているものが 3 事業者、契約を受注するため自ら区域外運送を行ったとしているものが 3 事業者、理由が明らかでないものが 1 事業者となっている。</p> <p>なお、この中には、1 日の拘束時間が 16 時間を超える改善基準告示違反となっている例が 1 件みられた。</p> <p>(事業者アンケート調査結果)</p> <p>区域外運送について、当省が行った事業者アンケート調査の結果をみると、旅行者を含めた契約先から区域外運送を求められる例が常にある又は時々あるとする貸切バス事業者は、2,629 事業者中 583 事業者 (22.2%) となっている。</p>	<p>事例Ⅱ-1-(2)-① 区域外運送を行っている例</p> <p>表Ⅱ-1-(2)-⑧ 区域外運送を行っている理由別の事業者数</p> <p>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</p> <p>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</p>
<p>イ 改善基準告示の遵守状況</p> <p>平成 20 年 5 月を中心に、乗務記録、運行指示書等から運転者の労働時間を調査したところ、次のとおり、①運転者の拘束時間が改善基準告示を超過している例が延べ 41 事業者において 100 件、②連続運転時間が改善基準告示を超過しているものが 5 事業者において 32 件となっており、改善基準告示違反が 37 事業者 (44.0%、延べ 46 事業者) において計 132 件みられた。</p> <p>(ア) 運転者の拘束時間が改善基準告示を超えているもの</p> <p>運転者の拘束時間については、① 1 日の拘束時間が 16 時間を超えている例が 35 事業者 91 件、② 1 日 15 時間を超える拘束時間の回数が 1 週間当たり 2 回を超えている例が 4 事業者 6 件、③ 1 週間当たりの拘束時間が最大拘束時間の 71.5 時間を超えている例が 2 事業者 3 件となっており、34 事業者 (延べ 41 事業者) で計 100 件の違反がみられた。</p> <p>これらの中には、以下の事例のとおり、① 1 日の拘束時間が改善基準告示の 16 時間を 5 時間 40 分超過する 21 時間 40 分の運転者の例、② 1 日 15 時間を超える拘束時間の回数が改善基準告示の 1 週間当たり 2 回を超えて 4 回となっている運転者の例、③ 1 週間当たりの拘束時間が最大拘束時間である 71.5 時間を超えて 74 時間 30 分となっている運転者</p>	<p>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</p> <p>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</p>

<p>の例がみられた。</p> <p>【事例 1】</p> <p>1 日の拘束時間が改善基準告示の 16 時間を 5 時間 40 分超過する 21 時間 40 分となっている運転者の例</p> <p>貸切バス事業者 Dm:平成 20 年 5 月 4 日の 5 時 20 分に香川県観音寺市の車庫を出発してから、目的地である広島城に向かい、翌 5 日の午前 3 時に車庫に帰着している。</p> <p>【事例 2】</p> <p>1 日 15 時間を超える拘束時間の回数が改善基準告示の 1 週間当たり 2 回を超えて 4 回となっている運転者の例</p> <p>貸切バス事業者 Cn:平成 20 年 5 月 19 日(月)から 25 日(日)までの 1 週間のうち、19 日、20 日、22 日及び 23 日の 4 日間において、1 日の拘束時間が 15 時間 15 分ないし 16 時間 35 分となっている。</p> <p>【事例 3】</p> <p>1 週間当たりの拘束時間が最大拘束時間である 71.5 時間を超えて 74 時間 30 分となっている運転者の例</p> <p>貸切バス事業者 Cx:平成 20 年 5 月 1 日から 31 日までの 1 か月のうち、拘束時間 16 時間を超える日が 5 日間あるなど、4 週間で平均した 1 週間当たりの拘束時間が 74 時間 30 分となっている。</p>	<p>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) 等</p> <p>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) 等</p> <p>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</p>
<p>(イ) 連続運転時間が改善基準告示を超えているもの</p> <p>連続運転時間が改善基準告示の 4 時間を超えている例が、中部運輸局管内の 1 事業者(2 件)、四国運輸局管内の 3 事業者(29 件)及び九州運輸局管内の 1 事業者(1 件)の計 5 事業者(32 件)においてみられた。</p> <p>この中には、1 か月間に一人の運転者が 9 件の違反運行をしているものや連続運転時間が 6 時間 37 分と改善基準告示を 2 時間 37 分超過しているものがみられた。</p> <p>【事例 1】</p> <p>改善基準告示を超える連続運転時間が 1 か月間に 9 件みられた運転者の例</p> <p>貸切バス事業者 Bg:平成 20 年 4 月 16 日から 5 月 11 日までの間に連続運転時間が 6 時間 5 分と、改善基準告示を 2 時間 5 分超過している運行が 2 件あるなど、計 9 件で改善基準告示に違反している。</p> <p>【事例 2】</p> <p>連続運転時間が 6 時間 37 分と改善基準告示を 2 時間 37 分超過している運転者の例</p> <p>貸切バス事業者 Cx:平成 20 年 5 月 28 日に高松市から白馬、北志賀</p>	<p>表Ⅱ-1-(2)-⑩ 連続運転時間が改善基準告示を超えている事業者数等</p> <p>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)</p>

(長野県)に向かった後、高松市に帰着する行程(拘束時間 17 時間、運転時間 11 時間 34 分)において、連続運転時間が 6 時間 37 分と改善基準告示を 2 時間 37 分超過しているもの。

(運転者アンケート調査結果)

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、運転者アンケート調査の結果においても、次のとおりみられる。

① 1 日当たりの拘束時間

運転者の 58.1% (79 人)が、1 日当たりの拘束時間が改善基準告示の 16 時間を超えたことがあると回答しており、中には、22 時間を超えたことがあると回答した者 (6 人) がいる。

表 II-1-(2)-⑫
1 日の最長拘束時間

② 1 日当たりの休息期間

運転者の 33.2% (45 人) が、1 日当たりの休息期間が平均的に改善基準告示の 8 時間に達していないと回答している。また、これまで経験した最短休息期間について、運転者の 78.0% (106 人) が、改善基準告示に達しないと回答しており、中には、2 時間に満たなかったことがあると回答した者 (30 人) がいる。

表 II-1-(2)-⑬、
⑭ 1 日の平均休息期間 等

③ 1 日当たりの運転時間

運転者の 11.7% (16 人) が、1 日当たりの運転時間が平均的に改善基準告示の 9 時間を超えていると回答している。また、これまで経験した 1 日の最長運転時間について、運転者の 78.0% (106 人) が、改善基準告示を超えたことがあると回答しており、中には、最長運転時間が 17 時間を超えたことがあると回答した者 (3 人) がいる。

表 II-1-(2)-⑮、
⑯ 1 日の平均運転時間 等

④ 連続運転時間

運転者の 5.1% (7 人) が、連続運転時間が平均的に改善基準告示の 4 時間を超えていると回答している。また、これまで経験した最長連続運転時間について、運転者の 17.6% (24 人) が改善基準告示を超えたことがあると回答しており、中には、最長連続運転時間が 6 時間を超えたことがあると回答した者 (7 人) がいる。

表 II-1-(2)-⑰、
⑱ 平均連続運転時間 等

(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 37 事業者のうち、当省が違反理由を把握することができた 23 事業者について、その理由(一つの事業者で複数の理由を挙げているものを含む。)をみると、①「旅行会社など特定の契約先との低運賃での契約」、「旅行計画の内容に時間的な余裕がない、回送時間が考慮されていない」、「旅行業者が当日まで運行スケジュールを示さない、現場での運行スケジュールの変更」など、改善基準告示の違反原因に旅行業者等の関与があるとするものが延べ 24 事業者、②「貸切バス事業者が改善基準告示の内容を理解していない」など、貸切バス

事例 II-1-(2)-⑧
改善基準告示に違反した主な理由

<p>事業者はその原因があるとしているものが4事業者などとなっている（旅行業者の企画が関係する改善基準告示違反については、後述3-(2)-ア参照）。</p> <p>（事業者アンケート調査結果）</p> <p>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、事業者アンケート調査の結果をみると、次のとおり、ほぼ半数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ている状況がみられる。</p> <p>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は45.9%（1,206事業者）、ないと回答しているものは42.7%（1,122事業者）。</p> <p>② 「分刻みの行程等、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ている事業者は39.9%（1,048事業者）、ないと回答しているものは47.4%（1,246事業者）。</p> <p>③ 「契約において、利用者の集客・乗降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ている事業者は40.0%（1,052事業者）、ないと回答しているものは46.4%（1,221事業者）。</p> <p>④ 「契約先から安全な運行上で問題がある旅行計画が提示され、承諾せざるを得ない状況となっている」としている事業者は33.7%（887事業者）、なっていないと回答しているものは59.6%（1,567事業者）。</p> <p>（エ） 国土交通省及び観光庁の対応</p> <p>旅行業者等による法令違反への関与が認められたとして、国土交通省から観光庁に通知された事案は、平成20年10月の通知制度発足以降ない。</p> <p>国土交通省は、その理由について、改善基準告示違反及び最高速度違反の原因が旅行業者の無理な旅行計画や低運賃によるとする立証が困難であることなどを挙げている（後述第3-3-(3)-ア、211ページ参照）</p> <p>しかし、上述の調査結果のとおり、改善基準告示違反の発生原因として、収受運賃が低く二人乗務で対応するのが困難など旅行業者等の契約先の関与を挙げる貸切バス事業者が23事業者中19事業者と多かったことから、当省が旅行業者と貸切バス事業者との運送契約の締結状況を調査した結果、旅行業者が当初から法令に違反する旅行計画を貸切バス事業者に示しているなど旅行業者が貸切バス事業者の法令違反にかかわっている例がみられた（後述第3-3-(2)-ア、イ、207、208ページ参照）。</p>	<p>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 （再掲）</p> <p>表Ⅱ-1-(2)-⑩ 貸切バス事業者が考える貸切バス業界の問題点</p>
<p>ウ 運転者の健康状態の把握及び適性診断の受診状況</p> <p>貸切バス事業者が運転者に受診させなければならない健康診断及び適</p>	<p>表Ⅱ-1-(2)-⑩</p>

<p>性診断の実施状況を調査したところ、健康診断では計8事業者(9.5%)の43人において、また、適性診断では計3事業者(3.6%)の13人において受診していない例がみられた。</p> <p>このうち、当省が健康診断等を受診させていない理由を把握することができた5事業者における理由をみると、経費の問題、バスの運行の都合といった故意によるもの、対象漏れ、健康診断実施医療機関への予約ミスといった過失によるものとなっている。これらの中には、健康診断、適性診断ともに未受診となっている運転者の例があり、事業者において運転者の健康状態を把握すること及び適性診断を受けさせることの重要性を十分に認識していない例がみられた。</p> <p>【事例】</p> <p>貸切バス事業者D1において、運転者14人から、平成18年度以降に採用された運転者2人及び20年10月末現在で年齢が65歳以上の運転者2人を抽出して健康診断及び適性診断の受診状況を調査したところ、4人(45歳(18年11月16日採用)、47歳(20年1月16日採用)、66歳(20年2月18日採用)及び68歳(20年2月18日採用))すべてが未受診となっている。</p>	<p>健康診断及び適性診断を受診させていない事業者数等</p> <p>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</p>
<p>エ 運転者の選任状況</p> <p>運転者の選任状況を調査したところ、運輸規則第36条第1項違反となる運転者の日々雇用を行っている例が、中部運輸局管内の3事業者(日々雇用14人)及び四国運輸局管内の1事業者(同2人)の計4事業者(4.8%同16人)でみられた。</p> <p>これらの貸切バス事業者では、日々雇用を行っている理由について、貸切バス事業の業務量は季節変動が大きいため、繁忙期に対応する人員を常時雇用することは困難であり、常勤運転者の休日を確保する必要があるときなどの交替要員として日々雇用を行っているなどとしている。</p>	<p>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</p>
<p>オ その他の法令の遵守状況</p> <p>道路運送車両法に基づく整備管理者の変更届の提出状況、並びに運輸規則に基づく、苦情処理簿の作成状況、運転者の点呼に係る記録の内容、運行指示書の作成状況、乗務員台帳の作成状況及び運行管理規程の作成状況を調査したところ、これらに違反している例として、①整備管理者を変更しているが、変更届が未提出となっているものが1事業者1件、②苦情処理簿が未作成となっているものが3事業者3件、③運転者の点呼に係る記録の内容に不備があるものが1事業者1件、④運行指示書が未作成となっているものが1事業者1件、⑤乗務員台帳が未作成となっているものが2事業者2件及び⑥運行管理規程が未作成となっているものが2事業者2件と、宮城、愛知、広島、香川及び福岡の各運輸支局管内の8事業者にお</p>	<p>表Ⅱ-1-(2)-⑪ 道路運送車両法等に基づく法定台帳、簿冊類が未作成等となっている事業者数等</p> <p>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</p>

<p>いて計 10 件みられた。</p> <p>これらの貸切バス事業者では、違反の理由について、制度の不知、業務多忙又は失念をその理由に挙げている。</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、監査後の指導時、運行管理者講習時等において、具体的な違反事例を紹介するなど、貸切バス事業者に対し、関係法令を遵守し、安全運行を徹底するよう指導する必要がある。</p>	<p>表Ⅱ-1-(2)-㉔</p> <p>法定台帳、簿冊類の未作成等理由別の事業者数（延べ数）</p>
--	---

- 1 営業区域は、北海道は陸運支局の管轄区域単位、沖縄は島しょごととなっている。また、都府県の境界に接する市町村に営業所を接する場合にあっては、山岳、河川、海峡等地形・地勢的要因による隔たりがなく、経済事情等にかんがみ同一地域と認められる隣接都府県の隣接する市町村を含む区域を営業区域とすることができる。
- 2 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の合計時間をいう。
- 3 書面による労使協定を締結した場合の最長時間をいう。
- 4 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う。
- 5 平成 18 年 6 月 30 日付け国総旅振第 101 号国土交通省総合政策局旅行振興課長通知
- 6 自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づき、自動車に死者又は重傷者が生じる等の事故を起こした場合に、当該自動車を使用する自動車運送事業者が事故後 30 日以内に運輸支局等を経由して、国土交通大臣に提出する報告書をいう。自動車事故報告書は地方運輸局等において、事業者等の関係者への指導、監督等に活用することとされている。
- 7 平成 20 年 9 月 29 日付け国自安第 71 号国自旅第 222 号自動車交通局安全政策課長、自動車交通局旅客課長通知
- 8 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
- 9 事業者は点呼を行い、報告を求め、指示をしたときは、その記録のほか、点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名、点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示、点呼の日時、点呼の方法、その他必要な事項を記録し、保存することとなっている。
- 10 運行管理者の職務及び権限、統括運行管理者を選任しなければならない営業所にあつてはその職務及び権限並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の実行に係る基準に関して定める規程をいう。

表Ⅱ－１－(2)－① 貸切バス事業の営業区域に係る法令

○ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（禁止行為）

第 20 条 一般旅客自動車運送事業者は、発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送（路線を定めて行うものを除く。）をしてはならない。

○ 道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）（抜粋）

（営業区域）

第 5 条 法第 5 条第 1 項第 3 号の営業区域は、輸送の安全、旅客の利便等を勘案して、地方運輸局長が定める区域を単位とするものとする

（注）下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(2)－② 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。

2～6（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）（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って、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。

表Ⅱ－１－(2)－③ 改善基準告示における規定内容

区分	規定内容
①拘束時間	i) 1週間当たり 65 時間以内（4週間を平均した時間。労使協定により延長に合意した場合は、71.5 時間まで延長可能） ii) 1日（始業時刻から起算して 24 時間をいう。以下同じ。）当たり 13 時間以内を基本とし、これを延長する場合も 16 時間が限度。また、15 時間を超える回数は、1 週間につき 2 回が限度
②休息期間	1 日の休息期間は継続 8 時間以上
③運転時間	i) 1週間当たり 40 時間以内（4週間を平均した時間。労使協定により延長に合意した場合は、44 時間まで延長可能） ii) 1日 9 時間以内（2 日間を平均した時間） iii) 連続運転時間は 4 時間以内（運転開始後 4 時間以内又は 4 時間経過直後に 30 分以上の休憩が必要）

(注) 厚生労働省の資料による。

表Ⅱ－１－(2)－④ 運転者の健康管理等に係る法令等

<p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （過労防止等） 第 21 条（略） 2～4（略） 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（略）</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 日付け国自総第 446 号、国自旅第 161 号、国自整第 149 号、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）</p> <p><u>「健康状態の把握」とは、労働安全衛生法(昭和 47 年法律第 57 号)第 66 条第 1 項に基づく健康診断、同条第 4 項の指示を受けて行うべき健康診断、同条第 5 項ただし書きの場合において運転者が受診する健康診断を行うことをいう。</u></p> <p>○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋） （従業員に対する指導監督） 第 38 条（略） 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、国土交通大臣が認定する適性診断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</p>

こした者

二 運転者として新たに雇い入れた者

三 高齢者（65才以上の者をいう。）

3～8（略）

（注）下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(2)－⑤ 運転者の選任に係る制限に関する省令

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（運転者の選任）

第36条 旅客自動車運送事業者（個人タクシー事業者を除く。以下次条第1項及び第2項において同じ。）は、次の各号の一に該当する者を前条の運転者その他事業用自動車の運転者として選任してはならない。

- 一 日日雇い入れられる者
- 二 2月以内の期間を定めて使用される者
- 三 試みの使用期間中の者（14日を超えて引き続き使用されるに至つた者を除く。）
- 四 14日未満の期間ごとに賃金の支払い（仮払い、前貸しその他の方法による金銭の授受であつて実質的に賃金の支払いと認められる行為を含む。）を受ける者

2（略）

表Ⅱ－１－(2)－⑥ 貸切バス事業者が遵守する必要のある法令等

○道路運送車両法（昭和26年法律第185号）（抜粋）

（選任届）

第52条 大型自動車使用者等は、整備管理者を選任したときは、その日から15日以内に、地方運輸局長にその旨を届け出なければならない。これを変更したときも同様である。

○旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（苦情処理）

第3条（略）

2 旅客自動車運送事業者は、前項の苦情の申出を受け付けた場合には、次に掲げる事項を営業所ごとに記録し、かつ、その記録を整理して1年間保存しなければならない。

一～五（略）

（点呼等）

第24条（略）

2（略）

3 旅客自動車運送事業者は、前2項の規定により点呼を行い、報告を求め、指示をしたときは、運転者ごとに点呼を行った旨、報告及び指示の内容並びに次に掲げる事項を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。

一 点呼を行った者及び点呼を受けた運転者の氏名

二 点呼を受けた運転者が乗務する事業用自動車の自動車登録番号その他の当該事業用自動車を識別できる表示

三 点呼の日時

四 点呼の方法

五 その他必要な事項

（運行指示書による指示等）

第28条の2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運行ごとに次の各号に掲げる事項を記載した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うとともに、これを当該運転者に携行させなければならない。ただし、法第21条第2号の規定による許可を受けて乗合旅客を運送する場合にあつては、この限りでない。

一～十（略）

2（略）

（乗務員台帳及び乗務員証）

第37条 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運転者ごとに、第1号から第8号までに掲げる事項を記載し、かつ、第9号に掲げる写真をはり付けた一定の様式の乗務員台帳を作成し、これを当該運転者の属する営業所に備えて置かなければならない。

一～九（略）

2～4（略）

（運行管理規程）

第48条の2 旅客自動車運送事業者は、運行管理者の職務及び権限、統括運行管理者を選任しなければならない営業所にあつてはその職務及び権限並びに事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務の実行に係る基準に関する規程（以下「運行管理規程」という。）を定めなければならない。

2（略）

（注）下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(2)－⑦ 法令等違反が判明した貸切バス事業者数

法令等	事業者数
1 区域外運送（道路運送法第20条）	7
2 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	37
3 健康診断未受診（運輸規則第21条第4項、 労働安全衛生法第66条）	8
4 適性診断未受診（運輸規則第38条第2項）	3
5 運転者の日々雇用（道路運送法第25条）	4
6 安全管理者選任届出違反（運輸規則第45条、 道路運送車両法第52条）	1
7 法定台帳類未整備（運輸規則第3条第2項）	7
計	67（純計44）

(注) 1 当省の調査結果による。
2 網掛けの部分は、罰則の適用対象となる法律違反行為である。

事例Ⅱ－１－(2)－① 区域外運送を行っている例

(単位：事業者、件)

運輸局	事業者 (営業区域)	区域外運送件数	違反内容	違反の理由								
北海道	Az (札幌)	1	平成20年7月及び9月の運行契約のうち、運行距離が長い4件を抽出してその行程を調査したところ、当該事業者の営業区域は札幌陸運支局管内であるにもかかわらず、次のとおり、発地及び着地のいずれもが旭川空港（旭川運輸支局管内）となる運行を行った例が1件みられた。 <table border="1" data-bbox="368 1386 1177 1756"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>日程</th> <th>行程</th> <th>発注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>平成20年7月2日～5日</td> <td>○7月2日 旭川空港（発地）⇒富良野 ○7月3日 富良野⇒旭川⇒登別 ○7月4日 登別⇒洞爺湖⇒札幌 ○7月5日 札幌⇒旭川空港（着地）</td> <td>Az（旅行代理業者）</td> </tr> </tbody> </table>	区分	日程	行程	発注者	1	平成20年7月2日～5日	○7月2日 旭川空港（発地）⇒富良野 ○7月3日 富良野⇒旭川⇒登別 ○7月4日 登別⇒洞爺湖⇒札幌 ○7月5日 札幌⇒旭川空港（着地）	Az（旅行代理業者）	韓国の旅行業者から、旭川空港に到着し新千歳空港から帰国するとの連絡を受けていたが、実際には新千歳空港発の帰国便の座席を確保しておらず、結果的に旭川空港からの帰国となったため。
区分	日程	行程	発注者									
1	平成20年7月2日～5日	○7月2日 旭川空港（発地）⇒富良野 ○7月3日 富良野⇒旭川⇒登別 ○7月4日 登別⇒洞爺湖⇒札幌 ○7月5日 札幌⇒旭川空港（着地）	Az（旅行代理業者）									

中部	Cb (愛知県)	<p>1 平成 20 年 5 月の運行契約について、その行程を調査したところ、当該事業者の営業区域は愛知県内であるにもかかわらず、次のとおり、発地が石川県（能登空港）、着地が東京都（羽田空港）となる運行を行った例が 1 件みられた。</p> <table border="1" data-bbox="359 309 1177 510"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>日程</th> <th>行程</th> <th>発注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>平成 20 年 5 月 1 日～ 5 日</td> <td>石川県能登空港（発地）⇒ 立山、善光寺、東京ディズニーラ ンド等 ⇒東京都羽田空港（着地）</td> <td>国外旅 行業者 （香港）</td> </tr> </tbody> </table>	区分	日程	行程	発注者	2	平成 20 年 5 月 1 日～ 5 日	石川県能登空港（発地）⇒ 立山、善光寺、東京ディズニーラ ンド等 ⇒東京都羽田空港（着地）	国外旅 行業者 （香港）	<p>営業区域外となることから運行できない旨の意見を伝えたが、契約先は売上高の 20% を占める香港の旅行会社であり、どうしてもと懇願され、やむを得ず引き受けたため。</p>																				
区分	日程	行程	発注者																												
2	平成 20 年 5 月 1 日～ 5 日	石川県能登空港（発地）⇒ 立山、善光寺、東京ディズニーラ ンド等 ⇒東京都羽田空港（着地）	国外旅 行業者 （香港）																												
四国	Df (香川県)	<p>6 平成 20 年 5 月の運行契約（56 件）について、その行程を調査したところ、当該事業者の営業区域は香川県内であるにもかかわらず、次のとおり、発地及び着地のいずれもが徳島県内となる運行を行った例が 6 件みられた。</p> <table border="1" data-bbox="359 696 1177 1529"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>日程</th> <th>行程</th> <th>発注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>3</td> <td>5 月 15 日</td> <td>徳島県小松島市の A 小学校（発地） ⇒徳島県鳴門市大塚国際美術館⇒ 徳島県小松島市の A 小学校（着地）</td> <td>貸切バ ス事業 者（徳島 県）</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>5 月 16 日</td> <td>徳島県小松島市の B 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県小松島市の B 小学校 （着地）</td> <td>貸切バ ス事業 者（徳島 県）</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>5 月 16 日</td> <td>徳島県小松島市の B 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県小松島市の B 小学校 （着地）</td> <td>貸切バ ス事業 者（徳島 県）</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>5 月 22 日</td> <td>徳島県徳島市の C 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県徳島市の C 小学校（着 地）</td> <td>貸切バ ス事業 者（徳島 県）</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>5 月 23 日</td> <td>徳島県阿波市の D 中学校（発地）⇒ 大阪市ユニバーサルスタジオジャ パン⇒徳島県阿波市の D 中学校 （着地）</td> <td>国内旅 行業者 Te</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>5 月 30 日</td> <td>徳島県徳島市の E 小学校（発地）⇒ 徳島県板野町アスタムランド徳島 ⇒徳島県徳島市の E 小学校（着地）</td> <td>貸切バ ス事業 者（徳島 県）</td> </tr> </tbody> </table>	区分	日程	行程	発注者	3	5 月 15 日	徳島県小松島市の A 小学校（発地） ⇒徳島県鳴門市大塚国際美術館⇒ 徳島県小松島市の A 小学校（着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）	4	5 月 16 日	徳島県小松島市の B 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県小松島市の B 小学校 （着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）	5	5 月 16 日	徳島県小松島市の B 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県小松島市の B 小学校 （着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）	6	5 月 22 日	徳島県徳島市の C 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県徳島市の C 小学校（着 地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）	7	5 月 23 日	徳島県阿波市の D 中学校（発地）⇒ 大阪市ユニバーサルスタジオジャ パン⇒徳島県阿波市の D 中学校 （着地）	国内旅 行業者 Te	8	5 月 30 日	徳島県徳島市の E 小学校（発地）⇒ 徳島県板野町アスタムランド徳島 ⇒徳島県徳島市の E 小学校（着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）	<p>営業区域外運行は違法ということは承知しているが、他の事業者も同様のことを行っているため。</p>
区分	日程	行程	発注者																												
3	5 月 15 日	徳島県小松島市の A 小学校（発地） ⇒徳島県鳴門市大塚国際美術館⇒ 徳島県小松島市の A 小学校（着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）																												
4	5 月 16 日	徳島県小松島市の B 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県小松島市の B 小学校 （着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）																												
5	5 月 16 日	徳島県小松島市の B 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県小松島市の B 小学校 （着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）																												
6	5 月 22 日	徳島県徳島市の C 小学校（発地） ⇒徳島県板野町アスタムランド徳 島⇒徳島県徳島市の C 小学校（着 地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）																												
7	5 月 23 日	徳島県阿波市の D 中学校（発地）⇒ 大阪市ユニバーサルスタジオジャ パン⇒徳島県阿波市の D 中学校 （着地）	国内旅 行業者 Te																												
8	5 月 30 日	徳島県徳島市の E 小学校（発地）⇒ 徳島県板野町アスタムランド徳島 ⇒徳島県徳島市の E 小学校（着地）	貸切バ ス事業 者（徳島 県）																												
四国	Cx (香川県)	<p>5 平成 20 年 5 月における運転者 3 人の乗務記録（46 件）について、その行程を調査したところ、当該事業者の営業区域は香川県内であるにもかかわらず、次のとおり、発地及び着地のいずれもが県外となる運行を行った例が 5 件みられた。 これらの発注者は、すべて大手の第 1 種旅行業者である。</p> <table border="1" data-bbox="359 1727 1177 2072"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>日程</th> <th>行程</th> <th>発注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>9</td> <td>5 月 11 日～ 14 日</td> <td>○ 5 月 11 日 大阪国際空港（発地）⇒兵庫県竜野 西 P A ⇒香川県金刀比羅宮⇒愛媛 県石鎚 S A ⇒愛媛県道後温泉 ○ 5 月 12 日 愛媛県松山市松山城⇒愛媛県宇和 島城⇒高知県足摺岬 ○ 5 月 13 日 高知県足摺岬⇒四万十川⇒高知県</td> <td>国内旅 行業者 Tf</td> </tr> </tbody> </table>	区分	日程	行程	発注者	9	5 月 11 日～ 14 日	○ 5 月 11 日 大阪国際空港（発地）⇒兵庫県竜野 西 P A ⇒香川県金刀比羅宮⇒愛媛 県石鎚 S A ⇒愛媛県道後温泉 ○ 5 月 12 日 愛媛県松山市松山城⇒愛媛県宇和 島城⇒高知県足摺岬 ○ 5 月 13 日 高知県足摺岬⇒四万十川⇒高知県	国内旅 行業者 Tf	<p>四国地域全体で岩手県 1 県とほぼ同じ面積であり、道路網が発達している昨今、県単位の営業区域について疑問があるため。</p>																				
区分	日程	行程	発注者																												
9	5 月 11 日～ 14 日	○ 5 月 11 日 大阪国際空港（発地）⇒兵庫県竜野 西 P A ⇒香川県金刀比羅宮⇒愛媛 県石鎚 S A ⇒愛媛県道後温泉 ○ 5 月 12 日 愛媛県松山市松山城⇒愛媛県宇和 島城⇒高知県足摺岬 ○ 5 月 13 日 高知県足摺岬⇒四万十川⇒高知県	国内旅 行業者 Tf																												

		高知市桂浜⇒高知県室戸岬 ○5月14日 高知県室戸岬⇒徳島県大歩危⇒徳島県鳴門⇒兵庫県淡路SA⇒大阪国際空港(着地)	
10	5月13日～15日	○5月13日 高知県高知空港(発地)⇒高知県高知市桂浜⇒高知中央公園⇒香川県丸亀市 ○5月14日 香川県丸亀市⇒香川県高松市屋島⇒徳島県鳴門⇒兵庫県淡路オアシス⇒兵庫県神戸市⇒大阪府泉佐野市 ○5月15日 大阪府泉佐野市⇒ユニバーサルスタジオジャパン⇒JR新大阪駅(着地)	国内旅行者 Te
11	5月13日～15日	○5月13日 高知県高知空港(発地)⇒高知県高知市桂浜⇒四万十川⇒高知県足摺岬 ○5月14日 高知県足摺岬⇒高知県竜串海岸⇒愛媛県宇和島市真珠会館⇒砥部焼⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月15日 愛媛県松山市道後温泉⇒石手寺⇒しまなみ海道⇒大山祇神社⇒広島空港(着地)	国内旅行者 Tg
12	5月17日～20日	○5月17日 岡山県岡山空港(発地)⇒広島県福山SA⇒しまなみ海道⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月18日 愛媛県松山市道後温泉⇒武道館⇒石手寺⇒子規堂⇒松山城⇒高知県高知市 ○5月19日 高知県高知市⇒高知県高知市桂浜⇒かづら橋⇒香川県金刀比羅宮 ○5月20日 香川県琴平町⇒香川県高松市屋島⇒徳島県鳴門の渦潮⇒徳島県鳴門公園⇒徳島県徳島空港(着地)	国内旅行者 Th
13	5月21日～24日	○5月21日 大阪国際空港(発地)⇒兵庫県竜野西PA⇒香川県金刀比羅宮⇒愛媛県石鎚SA⇒愛媛県道後温泉 ○5月22日 愛媛県松山市松山城⇒愛媛県宇和島城⇒高知県足摺岬 ○5月23日 高知県足摺岬⇒四万十川⇒高知県高知市桂浜⇒高知県室戸岬 ○5月24日 高知県室戸岬⇒徳島県大歩危⇒徳島県鳴門⇒兵庫県淡路SA⇒大阪国際空港(着地)	国内旅行者 Tf

四国	Dm (香川県)	2	平成20年5月の運行契約(58件)について、その行程を調査したところ、当該事業者の営業区域は香川県内であるにもかかわらず、次のとおり、発地及び着地のいずれもが県外となる運行を行った例が2件みられた。	<p>・5月4日の事例については、当初、営業区域内での運行を予定していたが、旅行業者が急きょ計画を変更し、区域外運行となった。これを断われば利用者に迷惑がかかることから、やむを得ず引き受けた。</p> <p>・5月17日から19日の事例については、韓国・台湾からの外国人観光客を対象に旅行業者が募集したもので、「徳島空港で降ろす予定だが、徳島県内に配車できる車両の手当てがつかないため頼む。」という話があり、区域外運送となることは承知していたが、やむを得ず引き受けた。仕事を確保するためには、旅行業者からの発注事項には、何であろうと断れない。</p>								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>日程</th> <th>行程</th> <th>発注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14</td> <td>5月4日</td> <td>徳島県徳島市のマリンターミナル(発地)⇒広島⇒徳島県徳島市のマリンターミナル(着地)</td> <td>国内旅行業者(香川県)</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>5月17日～19日</td> <td>○5月17日 徳島空港(発地)⇒善通寺⇒香川県琴平 ○5月18日 香川県琴平⇒砥部⇒松山市・道後 ○5月19日 松山市・道後(発地)⇒石手寺⇒松山城⇒松山空港(着地)</td> <td>国内旅行業者(茨城県)</td> </tr> </tbody> </table>	区分		日程	行程	発注者	14	5月4日	徳島県徳島市のマリンターミナル(発地)⇒広島⇒徳島県徳島市のマリンターミナル(着地)	国内旅行業者(香川県)	15
区分	日程	行程	発注者									
14	5月4日	徳島県徳島市のマリンターミナル(発地)⇒広島⇒徳島県徳島市のマリンターミナル(着地)	国内旅行業者(香川県)									
15	5月17日～19日	○5月17日 徳島空港(発地)⇒善通寺⇒香川県琴平 ○5月18日 香川県琴平⇒砥部⇒松山市・道後 ○5月19日 松山市・道後(発地)⇒石手寺⇒松山城⇒松山空港(着地)	国内旅行業者(茨城県)									
四国	Bg (香川県)	17	平成20年5月の運行契約(361件)について、その行程を調査したところ、当該事業者の営業区域は香川県内であるにもかかわらず、次のとおり、発地及び着地のいずれもが県外となる運行を行った例が17件みられた。 これらの発注者をみると、すべてが第1種旅行業者(大手)となっている。	<p>高松空港には東北・北海道からの航空路線がなく、四国への旅行者は大阪国際空港を利用することとなるが、それでは四国に来る旅客をすべて大阪の貸切バス業者に取り立てられるため、区域外運送であることを承知しながら運行している。</p>								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>日程</th> <th>行程</th> <th>発注者</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>16</td> <td>5月3日～6日</td> <td>○5月3日 大阪国際空港(発地)⇒しまなみ海道(広島県・愛媛県)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月4日 愛媛県松山市⇒愛媛県宇和島市⇒高知県足摺岬 ○5月5日 高知県足摺岬⇒徳島県大歩危⇒香川県琴平 ○5月6日</td> <td>国内旅行業者Tc</td> </tr> </tbody> </table>	区分		日程	行程	発注者	16	5月3日～6日	○5月3日 大阪国際空港(発地)⇒しまなみ海道(広島県・愛媛県)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月4日 愛媛県松山市⇒愛媛県宇和島市⇒高知県足摺岬 ○5月5日 高知県足摺岬⇒徳島県大歩危⇒香川県琴平 ○5月6日	国内旅行業者Tc	
区分	日程	行程	発注者									
16	5月3日～6日	○5月3日 大阪国際空港(発地)⇒しまなみ海道(広島県・愛媛県)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月4日 愛媛県松山市⇒愛媛県宇和島市⇒高知県足摺岬 ○5月5日 高知県足摺岬⇒徳島県大歩危⇒香川県琴平 ○5月6日	国内旅行業者Tc									

		香川県琴平⇒徳島県鳴門⇒兵庫県明石大橋⇒大阪国際空港(着地)	
17	5月12日 ～14日	○5月12日 大阪国際空港(発地)⇒しまなみ海道(広島県・愛媛県)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月13日 愛媛県松山市⇒高知県高知市桂浜⇒徳島県徳島市 ○5月14日 徳島県徳島市⇒兵庫県明石大橋⇒大阪国際空港(着地)	国内旅行者 Tc
18 19 20	5月17日 ～20日	○5月17日 愛媛県松山空港(発地)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月18日 愛媛県松山市道後温泉 ○5月19日 愛媛県松山市道後温泉⇒兵庫県淡路 ○5月20日 兵庫県淡路⇒大阪国際空港(着地)	国内旅行者 Ti 契約数: 3件
21 22 23	5月17日 ～20日	○5月17日 愛媛県松山空港(発地)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月18日 愛媛県松山市道後温泉 ○5月19日 愛媛県松山市道後温泉⇒徳島県鳴門 ○5月20日 徳島県鳴門⇒関西国際空港(着地)	国内旅行者 Ti 契約数: 3件
24 25	5月17日 ～20日	○5月17日 徳島県徳島空港(発地)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月18日 愛媛県松山市道後温泉 ○5月19日 愛媛県松山市道後温泉⇒徳島県鳴門 ○5月20日 徳島県鳴門⇒関西国際空港(着地)	国内旅行者 Ti 契約数: 2件
26 27 28	5月17日 ～20日	○5月17日 愛媛県松山空港(発地)⇒愛媛県松山市道後温泉 ○5月18日 愛媛県松山市道後温泉 ○5月19日 愛媛県松山市道後温泉⇒兵庫県淡路 ○5月20日 兵庫県淡路⇒関西国際空港(着地)	国内旅行者 Ti 契約数: 3件
29	5月19日 ～20日	○5月19日 愛媛県松山市道後温泉(発地)⇒徳島県鳴門 ○5月20日 徳島県鳴門⇒大阪国際空港(着地)	国内旅行者 Ti
30 31	5月17日 ～20日	○5月17日 愛媛県松山空港(発地)⇒愛媛県	国内旅行者 Ti

表Ⅱ－１－(2)－⑧ 区域外運送を行っている理由別の事業者数

区分	事業者数
旅行者からの無理な旅行計画により、やむを得ず区域外運送したとしているもの	3
契約を受注するため自ら区域外運送したとしているもの	3
不明	1

(注) 当省の調査結果による。

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

区分	事業者	行程	始業時間	終業時間	拘束時間
四国	Dm (営業所所在地：香川県観音寺市)	徳島→広島→徳島	5月4日 5時20分	5月5日 3時00分	21時間40分

(注) 当省の調査結果による。

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

(単位：事業者、%)

区分	調査数 (割合)	常にある	時々ある	ない	無回答
① 営業区域外運行を求められる	2,629 (100)	37 (1.4)	546 (20.8)	1,708 (65.0)	338 (12.9)
		583 (22.2)			
② 改善基準告示に違反するような旅程を提示される	2,629 (100)	140 (5.3)	1,066 (40.5)	1,122 (42.7)	301 (11.4)
		1,206 (45.9)			
③ 分刻みの行程等、目的地間の移動時間が極端に短く設定される	2,629 (100)	105 (4.0)	943 (35.9)	1,246 (47.4)	335 (12.7)
		1,048 (39.9)			
④ 契約において、利用者の集客・乗降車時間等が考慮されていない	2,629 (100)	142 (5.4)	910 (34.6)	1,221 (46.4)	356 (13.5)
		1,052 (40.0)			

(注) 1 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。

2 () 内は、構成比である。

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

(単位：事業者、件)

区分	違反状況					合計
	①運転者の拘束時間が基準を超過しているもの				②連続運転時間が4時間を超過	
	1日の拘束時間が16時間を超過	1日15時間を超える拘束時間の回数が1週間当たり2回を超過	1週間当たりの拘束時間が最大拘束時間である71.5時間を超過	小計		
延べ事業者数	35	4	2	41 (純計34)	5	46 (純計37)
違反件数	91	6	3	100	32	132

(注) 当省の調査結果による。

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
(単位：事業者、件)

改善基準告示の違反状況	運輸局	延べ事業者数	違反件数
1日の拘束時間が16時間を超過	北海道	5	9
	東北	4	13
	関東	1	5
	中部	6	7
	近畿	3	3
	中国	9	27
	四国	6	25
	九州	2	2
	小計	35	91
1日15時間を超える拘束時間の回数が1週間当たり2回を超過	中国	4	6
1週間当たりの拘束時間が最大拘束時間である71.5時間を超過	近畿	1	1
	四国	1	2
	小計	2	3
合計		41(純計34)	100

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「改善基準告示の違反状況」欄に記載した時間は、労使協定により延長合意した場合の最大拘束時間である。

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）

（単位：事業者、件）

運輸局	事業者	違反件数	日時	始業時刻 (A)	終業時刻 (B)	翌日始業時刻 を勘案した拘束時間の加算 分(C) (注2)	拘束時間 (D) (B-A+C)	基準超過時間 (D-16時間)
北海道	Az	1	7月20日	6:15	23:30		17時間15分	1時間15分
	Bh	1	5月25日	4:30	20:50		16時間20分	20分
	Eg	1	10月26日	5:55	22:00		16時間05分	5分
	Cg	4	7月5日	6:05	22:15		16時間10分	10分
			7月13日	5:40	21:50		16時間10分	10分
			7月21日	4:10	20:40		16時間30分	30分
			7月27日	4:55	25:00		20時間05分	4時間05分
	Aw	2	5月5日	4:00	22:45		18時間45分	2時間45分
5月5日			6:30	23:10		16時間40分	40分	
東北	Dq	2	5月1日	5:15	23:00		17時間45分	1時間45分
			5月4日	5:45	22:45		17時間00分	1時間
	By	6	5月2日	5:30	21:40		16時間10分	10分
			5月3日	4:30	21:45		17時間15分	1時間15分
			5月3日	5:30	22:10		16時間40分	40分
			5月4日	5:20	21:50		16時間30分	30分
			5月18日	5:40	22:45		17時間05分	1時間5分
			5月25日	5:20	22:00		16時間40分	40分
	Di	3	5月1日	6:20	22:30		16時間10分	10分
			5月3日	7:20	23:35		16時間15分	15分
			5月25日	5:30	22:30		17時間00分	1時間
Da	2	5月15日	3:20	20:50		17時間30分	1時間30分	
		5月29日	8:05	26:45		18時間40分	2時間40分	
関東	Dk	5	9月14日	7:15	24:00		16時間45分	45分
			9月14日	7:15	24:00		16時間45分	45分
			9月14日	7:20	23:50		16時間30分	30分
			9月27日	6:20	23:00		16時間40分	40分
			9月28日	5:40	22:50		17時間10分	1時間10分
中部	Dl	1	5月3日	6:00	23:40		17時間40分	1時間40分
	Ca	1	5月10日	4:40	21:00		16時間20分	20分
	Cb	2	5月4日	4:40	21:30		16時間50分	50分
			5月23日	5:10	21:30		16時間20分	20分
	Cc	1	5月4日	6:25	22:45		16時間20分	20分
	Dc	1	5月23日	5:20	21:50		16時間30分	30分
	Em	1	5月21日	7:00	23:15		16時間15分	15分
近畿	Ao	2	9月15日	5:45	23:46		18時間01分	2時間01分

			9月16日	6:10	22:27		16時間17分	17分
	Ew	1	5月2日～ 3日	18:40	15:10		20時間30分	30分(注3)
中国	Ba	1	6月7日	5:55	23:55		18時間00分	2時間00分
	Cn	8	5月3日	5:32	21:05	47分	16時間20分	20分
			5月4日	4:45	21:30		16時間45分	45分
			5月19日	4:30	20:15	50分	16時間35分	35分
			5月23日	5:25	22:00		16時間35分	35分
			5月13日	6:19	25:00		18時間41分	2時間41分
			5月21日	4:11	20:20		16時間09分	9分
			5月22日	6:00	22:25		16時間25分	25分
			5月26日	5:03	20:50	47分	16時間34分	34分
	B1	1	9月2日	5:30	22:00		16時間30分	30分
	Ce	2	5月16日	9:00	22:10	3時間20分	16時間30分	30分
			5月25日	9:00	21:15	3時間50分	16時間05分	5分
	Bo	2	9月8日	7:45	22:40	3時間55分	18時間50分	2時間50分
			9月27日	9:00	24:00	4時間10分	19時間10分	3時間10分
	Dz	1	4月20日	5:30	23:00		17時間30分	1時間30分
	Ag	2	5月17日	5:40	23:20		17時間40分	1時間40分
			5月25日	7:30	23:45		16時間15分	15分
	Co	1	5月29日	6:15	22:25		16時間10分	10分
	Cr	9	5月4日	4:26	25:04		20時間38分	4時間38分
5月25日			6:00	22:35	1時間03分	17時間38分	1時間38分	
5月2日			6:19	23:52	54分	18時間27分	2時間27分	
5月4日			5:08	22:30	14分	17時間36分	1時間36分	
5月6日			6:40	22:32	24分	16時間16分	16分	
5月11日			4:42	24:57		20時間15分	4時間15分	
5月22日			6:22	22:17	1時間38分	17時間33分	1時間33分	
5月23日			4:44	21:09		16時間25分	25分	
四国	Bv	5	5月3日	5:55	23:00		17時間05分	1時間05分
			5月4日	5:50	23:50		18時間00分	2時間00分
			5月4日	5:55	23:00		17時間05分	1時間05分
			5月4日	8:00	24:20		16時間20分	20分
			5月25日	5:30	22:10		16時間40分	40分
	Am	1	5月18日	5:25	21:45		16時間20分	20分
	Df	1	5月17日	5:10	22:00		16時間50分	50分
	Cx	8	5月3日	8:00	27:01		19時間01分	3時間01分
			5月10日	6:20	24:33		18時間13分	2時間13分
			5月16日	7:20	24:01		16時間41分	41分
			5月29日	6:55	23:32		16時間37分	37分

			5月31日	6:40	23:24		16時間44分	44分
			5月17日	6:20	22:22		16時間02分	2分
			5月5日	7:25	25:45		18時間20分	2時間20分
			5月28日	7:05	24:05		17時間00分	1時間00分
	Dm	7	5月4日	5:20	27:00		21時間40分	5時間40分
			5月20日	5:20	21:30		16時間10分	10分
			5月3日	1:00	20:10		19時間10分	3時間10分
			5月3日	5:20	23:00		17時間40分	1時間40分
			5月5日	6:00	25:35		19時間35分	3時間35分
			5月5日	3:30	19:55		16時間25分	25分
			5月9日	3:15	20:38		17時間13分	1時間13分
	Bg	3	4月20日	3:20	20:35		17時間15分	1時間15分
			4月20日	3:10	20:25		17時間15分	1時間15分
			5月4日	5:35	21:45		16時間10分	10分
九州	Ex	1	5月1日	2:00	18:30		16時間30分	30分
	Ez	1	5月4日	4:30	25:30		21時間00分	5時間00分
合計	35	91						

(注) 1 当省の調査結果による。

2 拘束時間の算定は、始業開始から24時間の範囲内で何時間拘束されていたかによる。このため、当日の始業時刻よりも翌日の始業時刻が早い場合、差し引いた時間は当日の拘束時間となる。例えば、1日目の始業時刻が8時の場合、拘束時間の算定範囲は翌日の8時までとなり、この場合に、2日目の始業時刻が6時のとき、6時から8時までの2時間は1日目の拘束時間と算定する。本表では、この時間を「翌日始業時刻を勘案した拘束時間の加算分」とした。

3 本運行は、二人乗務で行われている。運転者が同時に1台の自動車に二人以上乗務する場合には、1日の最大拘束時間は20時間まで延長することができるため、基準超過時間を30分とした。

4 始業時刻及び終業時刻が不明の場合は、出庫時刻を始業時刻、入庫時刻を終業時刻とした。

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)

(単位：事業者、件)

運輸局	事業者	違反件数	違反の内容							
			運転者	日付	始業時刻	終業時刻	翌日始業時刻を 勘案した拘束時 間の加算分 (注3)	拘束時間		
中国	Ba	1	A	6月4日	6:00	21:05		15時間05分		
				6月5日	7:20	15:30	1時間20分	9時間30分		
				6月6日	6:00	21:05		15時間05分		
				6月7日	休日					
				6月8日	6:20	16:00	20分	10時間00分		
				6月9日	6:00	21:10		15時間10分		
				6月10日	11:30	17:00		5時間30分		
	Cn	2	B	5月19日	4:30	20:15	50分	16時間35分		
				5月20日	3:40	19:15		15時間35分		
				5月21日	5:57	17:55		11時間58分		
				5月22日	7:30	20:40	2時間05分	15時間15分		
				5月23日	5:25	22:00		16時間35分		
				5月24日	9:20	19:30	2時間38分	12時間48分		
				5月25日	6:42	20:25		13時間43分		
			C	5月19日	4:40	18:20		13時間40分		
				5月20日	7:14	19:40	3時間03分	15時間29分		
				5月21日	4:11	20:20		16時間09分		
				5月22日	6:00	22:25		16時間25分		
				5月23日	6:30	20:35		14時間05分		
				5月24日	8:45	19:55		11時間10分		
				5月25日	休日					
	Ce	1	D	5月10日	5:40	21:15		15時間35分		
				5月11日	5:40	20:55		15時間15分		
				5月12日	5:40	20:30		14時間50分		
				5月13日	12:00	19:00	6時間00分	13時間00分		
				5月14日	6:00	13:10		7時間10分		
				5月15日	6:20	17:00		10時間40分		
5月16日				9:00	22:10	3時間20分	16時間30分			
Cr	2	E	5月1日	6:07	19:09		13時間02分			
			5月2日	6:19	23:52	54分	18時間27分			
			5月3日	5:25	19:55	17分	14時間47分			
			5月4日	5:08	22:30	14分	17時間36分			
			5月5日	4:54	17:30		12時間36分			
			5月6日	6:40	22:32	24分	16時間16分			

			5月7日	6:16	18:02		11時間46分	
		E	5月22日	6:22	22:17	1時間38分	17時間33分	
			5月23日	4:44	21:09		16時間25分	
			5月24日	6:11	16:50		10時間39分	
			5月25日	8:00	21:23		13時間23分	
			5月26日	休日				
			5月27日	6:06	21:08		15時間02分	
			5月28日	6:19	21:31		15時間12分	
計	4事業者	6件						

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 1日当たりの拘束時間が15時間を超えているものを網掛け表示にしている。
3 拘束時間の算定は、始業開始から24時間の範囲内で何時間拘束されていたかによる。このため、当日の始業時刻よりも翌日の始業時刻が早い場合、差し引いた時間は当日の拘束時間となる。例えば、1日目の始業時刻が8時の場合、拘束時間の算定範囲は翌日の8時までとなり、この場合に、2日目の始業時刻が6時のとき、6時から8時までの2時間は1日目の拘束時間と算定する。本表では、この時間を「翌日始業時刻を勘案した拘束時間の加算分」とした。
4 始業時刻及び終業時刻が不明の場合は、出庫時刻を始業時刻、入庫時刻を終業時刻とした。

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

運輸局	事業者	調査期間	運転者	4週間で平均した1週間当たりの拘束時間	基準超過時間
近畿	Bm	平成20年4月1日から4月29日まで	A	73時間28分	1時間58分
四国	Cx	平成20年5月1日から5月31日まで	B	74時間30分	3時間
			C	73時間16分	1時間46分

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 1週間当たりの拘束時間は65時間以内が原則であり、書面による労使協定を締結した場合には71時間30分まで延長することができるとされている。本表の事例については書面による労使協定の締結の有無が把握できなかったことから、協定の書面がある場合の最大拘束時間である71時間30分を基準として超過時間を算出した。

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

(単位：事業者、件)

運輸局	事業者数	連続運転時間			計
		4時間超5時間以内	5時間超6時間以内	6時間超	
中部	1	2	0	0	2
四国	3	12	14	3	29
九州	1	0	1	0	1
計	5	14	15	3	32

(注) 当省の調査結果による。

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）

（単位：事業者、件、人）

運輸局	事業者	違反件数	運転者 (違反件数)	運行年月日	連続運転時間	超過時間
中部	Em	2	A (1)	平成20年5月19日	4時間20分	20分
			B (1)	平成20年5月24日	4時間14分	14分
四国	Bv	2	C (2)	平成20年5月4日	4時間10分	10分
				平成20年5月25日	4時間10分	10分
	Cx	8	D (3)	平成20年5月1日	5時間10分	1時間10分
				平成20年5月9日	5時間40分	1時間40分
				平成20年5月10日	5時間58分	1時間58分
			E (2)	平成20年5月3日	5時間00分	1時間00分
				平成20年5月25日	4時間40分	40分
			F (3)	平成20年5月3日	5時間30分	1時間30分
				平成20年5月18日	4時間45分	45分
				平成20年5月28日	6時間37分	2時間37分
	Bg	19	G (9)	平成20年4月16日	4時間45分	45分
				平成20年4月20日	5時間02分	1時間02分
					5時間07分	1時間07分
				平成20年4月23日	4時間45分	45分
				平成20年4月26日	5時間48分	1時間48分
				平成20年4月29日	4時間35分	35分
				平成20年5月2日	6時間05分	2時間05分
				平成20年5月8日	4時間53分	53分
				平成20年5月11日	6時間05分	2時間05分
H (7)			平成20年4月21日	4時間20分	20分	
			平成20年4月23日	4時間50分	50分	
			平成20年4月26日	5時間55分	1時間55分	
			平成20年5月4日	5時間50分	1時間50分	
			平成20年5月8日	5時間50分	1時間50分	
			平成20年5月11日	5時間30分	1時間30分	
I (3)			平成20年5月12日	5時間05分	1時間05分	
			I (3)	平成20年4月16日	4時間40分	40分
	平成20年4月24日	5時間05分		1時間05分		
			平成20年5月12日	5時間45分	1時間45分	
九州	Dg	1	J (1)	平成20年10月29日	5時間22分	1時間22分
合計	5	32	10 (32)			

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(2)－⑫ 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
136 (100)	4 (2.9)	51 (37.5)	54 (39.7)	13 (9.6)	6 (4.4)	6 (4.4)	2 (1.5)
79 (58.1)							

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(2)－⑬ 1日の平均休息期間

(単位：人、%)

調査数 (割合)	2時間未満	2時間以上 ～4時間未満	4時間以上 ～6時間未満	6時間以上 ～8時間未満	8時間以上 ～10時間未満	10時間以上 ～12時間未満	12時間 以上	無回答
136 (100)	5 (3.7)	5 (3.7)	16 (11.8)	19 (14.0)	49 (36.0)	29 (21.3)	7 (5.1)	6 (4.4)
45 (33.2)								

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(2)－⑭ 1日の最短休息期間

(単位：人、%)

調査数 (割合)	2時間未満	2時間以上 ～4時間未満	4時間以上 ～6時間未満	6時間以上 ～8時間未満	8時間以上 ～10時間未満	10時間以上	無回答
136 (100)	30 (22.1)	23 (16.9)	27 (19.9)	26 (19.1)	22 (16.2)	1 (0.7)	7 (5.1)
106 (78.0)							

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(2)－⑮ 1日の平均運転時間

(単位：人、%)

調査数 (割合)	3時間以内	3時間超～ 5時間以内	5時間超～ 7時間以内	7時間超～ 9時間以内	9時間超～ 11時間以内	11時間超～ 13時間以内	13時間超	無回答
136 (100)	4 (2.9)	18 (13.2)	49 (36.0)	43 (31.6)	9 (6.6)	7 (5.1)	—	6 (4.4)
16 (11.7)								

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

3 「—」印は、回答者がいないことを示す。

表Ⅱ－１－(2)－⑯ 1日の最長運転時間

(単位：人、%)

調査数 (割合)	7時間以内	7時間超～ 9時間以内	9時間超～ 11時間以内	11時間超～ 13時間以内	13時間超～ 15時間以内	15時間超～ 17時間以内	17時間超	無回答
136 (100)	6 (4.4)	19 (14.0)	37 (27.2)	36 (26.5)	20 (14.7)	10 (7.4)	3 (2.2)	5 (3.7)
106 (78.0)								

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(2)－⑰ 平均連続運転時間

(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
136 (100)	86 (63.2)	41 (30.1)	6 (4.4)	1 (0.7)	2 (1.5)
7 (5.1)					

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(2)－⑱ 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
136 (100)	15 (11.0)	94 (69.1)	17 (12.5)	7 (5.1)	3 (2.2)
24 (17.6)					

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－１－(2)－⑧ 改善基準告示に違反した主な理由

(単位：件)

事業者	違反の理由（事業者の説明）	違反理由の類型				⑤乗客からの要求によるもの
		バス事業者の都合によるもの	旅行者等との関与によるもの			
		①貸切バス事業者又は運転者が改善基準告示の内容を理解していない	②旅行会社など特定の契約先との低運賃での契約	③旅行計画の内容に時間的な余裕がない、回送時間が考慮されていない	④旅行者が当日まで運行スケジュールを示さない、現場での運行スケジュールの変更	
Bh	待機時間が長く運転者に十分な休憩・仮眠時間を与えれば支障はないと考えていた。	○				
Eg	旅行計画の日程が過密である中、交通渋滞により運行が遅れ、運転者の拘束時間が16時間を超えてしまった。			○		
Cg	拘束時間が16時間を超える運行であっても、待機時間中に休憩をとれば問題はないと考えていた。	○				
Aw	同上	○				
Dq	旅行者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。			○		
By	運転者の拘束時間が16時間を超えることが予想されても、低運賃での契約であり、経費節減などの理由から1人乗務で対応した。		○			
	外国人客対象のツアーの場合、運行日程が変更されることがある。				○	
Di	運転者の拘束時間が16時間を超えることが予想されても、低運賃での契約であり、経費節減などの理由から1人乗務で対応した。		○			
Da	同上		○			
Dk	拘束時間が16時間を超える場合は、翌日の勤務を休暇にすれば問題ないと考えていた。	○				
Dl	この時期のコースであれば拘束時間が16時間を超えることは予測していたが、2人乗務にすると旅行会社から示された運賃では採算が合わないため、1人乗務とした。		○			
Ca	旅行会社から送付されたバス手配依頼書にタイムスケジュールが記載されておらず、当日も時間が決まらないまま運行したところ、最終的に運転者の拘束時間が16時間を超えてしまった。				○	
Cb	交通渋滞により運行が遅れ、運転者の拘束時間が16時間を超えてしまった。			○		
Cc	同上			○		
Dc	同上			○		
Em	旅行会社から送付されたバス手配依頼書にタイムスケジュールが記載されておらず、当日も時間が決まらないまま運行したところ、最終的に運転者の拘束時間が16時間を超えてしまった。				○	

	運転者は、乗客のトイレ休憩にあわせて 30 分間の休憩をとるが、乗客から早く出発してほしいという要求があり、30 分経過する前に運行した。その結果、連続運転時間が 4 時間を超えてしまった。					○
	低運賃での契約であるため運転者 1 人を乗務させた。		○			
Ao	交通渋滞等により運行が遅れ、運転者の拘束時間が 16 時間を超えてしまった			○		
Ew	同上			○		
Bv	ツアー参加者が施設見学後バスに戻ってくるのが遅くなり、拘束時間が 16 時間を超えてしまった。また、乗客から急いで帰って欲しいなどの要求があると、断りきれず、連続運転時間が 4 時間を超えて運行することがある。					○
	旅行業者が設定した運行スケジュール自体に無理があった。			○		
	低運賃での契約であるため運転者 1 人を乗務させた。		○			
Df	貸切バス事業者は零細企業であり、地域的に仕事も限られることから、契約相手から示された旅行計画に対して変更を強く要求することは営業上困難である。			○		
	旅行業者が運行直前になって日程を変更したため、運転者の拘束時間が 16 時間を超えてしまった。				○	
Dm	取引の多い特定の契約先から低運賃での運行を要求された場合、断ることができない。運転者の拘束時間が 16 時間を超えるものである場合、経費の問題から 1 人乗務で対応することがある。		○			
Dg	交通渋滞等により運行が遅れ、運転者の拘束時間が 16 時間を超えてしまった。			○		
Ex	乗客が観光地や免税店でやや長い時間とどまったため、到着するのが遅れてしまった。					○
	低運賃での契約であるため運転者 1 人を乗務させた。		○			
Ez	交通渋滞等により運行が遅れ、運転者の拘束時間が 16 時間を超えてしまった。また、旅行業者が作成した旅行計画に回送時間が考慮されていなかった。			○		
	低運賃での契約であるため、運転者 1 人を乗務させた。		○			
計 23 事業者 (延べ 31 者)		4	9	11	4	3
			24			

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(2)－⑱ 貸切バス事業者が考える貸切バス業界の問題点

(単位：事業者、%)

区分	調査数 (割合)	該当する	該当しない	無回答
契約先から安全な運行上で問題がある旅行計画が提示され、承諾せざるを得ない状況となっている	2,629 (100)	887 (33.7)	1,567 (59.6)	175 (6.7)

(注) 1 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

2 () 内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(2)－㉔ 健康診断及び適性診断を受診させていない事業者数等

(単位：事業者、人)

区分	運輸局等	事業者数	未受診者
健康診断	中部	1	4
	中国	2	2
	四国	3	6
	沖縄	2	31
	計	8	43
適性診断	中部	1	4
	中国	1	8
	四国	1	1
	計	3	13

(注) 当省の調査結果による。

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

(単位：事業者、人)

運輸局等	事業者	未実施の状況				事例の内容	未受診の理由 (事業者の説明)
		健康診断 を受診さ せていな い事業者 及び未受 診者数	適性診断 を受診さ せていな い事業者 及び未受 診者数				
中部	D1	○	4	○	4	運転者 14 人のうち、平成 18 年度以降に採用された運転者 2 人、調査日現在で年齢が 65 歳以上の運転者 2 人を抽出して健康診断及び適性診断の受診状況を調査したところ、4 人（45 歳 (H18.11.16 採用)、47 歳 (H20.1.16 採用)、66 歳 (H20.2.18 採用)、68 歳 (H20.2.18 採用) 年齢は H20.10 現在) すべてが未受診となっている。	健康診断及び適性診断が必要なことは承知しているが、経費の問題で受診させなかった。 バス事業者として遵守すべきことを怠っていたことは誠に申し訳なく早急に改善したい。
	B1	○	1	○	8	運転者 13 人について、平成 19 年度以降の健康診断の受診状況を調査したところ、19 年度に 1 人が未受診となっている。 また、運転者 13 人のうち、調査日現在で年齢が 65 歳以上の 8 人について、適性診断の受診状況を調査したところ、8 人すべてが未受診となっている。	健康診断については、全員受診するよう指導しているが、1 人だけ対象から漏れていた。 適性診断については、65 歳以上の高齢者に受診させなければならないことを知らなかった。
中国	Cr	○	1	—	—	運転者 5 人について、平成 18 年度以降の健康診断の受診状況を調査したところ、18 年度に 1 人が未受診となっている。	健康診断の実施日については、複数日設けるようにしているが、バス運行の都合により受診できなかった。
	Bw	○	2	—	—	運転者 9 人について、平成 18 年度以降の健康診断の受診状況を調査したところ、18 年度に採用した運転者 2 人について、採用時の健康診断が未受診となっている。	当社では毎年 6 月に健康診断を実施しているが、この 2 人は 10 月と 12 月の採用であり、健康診断終了後であったため、追加で実施することまではしなかった。
四国	Ev	○	3	—	—	運転者 3 人について、平成 19 年度の健康診断の受診状況を調査したところ、3 人すべてが未受診となっている。	最寄りの病院で健康診断の予約が取れなかった。
	Df	○	1	—	—	運転者 5 人について、平成 18 年度以降の健康診断の受診状況を調査したところ、そのうちの 1 人が未受診となっている。	
	Dm	—	—	○	1	運転者 10 人について、平成 19 年度の適正診断の受診状況を調査したところ、そのうちの 1 人（平成 20 年 1 月の新規採用）が未受診となっている。	
沖縄	As	○	11	—	—	運転者 11 人の健康診断の受診状況を調査したところ、11 人すべてが未受診となっている。	
	Bx	○	20	—	—	運転者 20 人の健康診断の受診状況を調査したところ、20 人すべてが未受診となっている。	
合計		8	43	3	13		

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「○」印は健康診断又は適性診断を受診させていない事業者であることを、数字は未受診者数を、「—」印は該当事例がないことを示す。
 3 事業者から明確な理由が把握できたものについて、未受診の理由欄に記載している。

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

(単位：事業者、人)

運輸局	事業者	日々雇用を行っていた運転者の人数	違反の理由（事業者の説明）
中部	Dl	4	貸切バス事業の業務量は季節変動が大きいため、繁忙期に対応する人員を常時雇用することは困難であり、常勤運転者の休日を確保する必要があるときなどの交替要員として日々雇用を行っている。
	Ed	3	業務多忙時の交替運転者として必要。
	Ca	7	業務多忙時の交替運転者として必要。
四国	Ev	2	常勤の運転者で対応できないときにスポット的に雇用し、賃金はその都度支払っている。
合計	4	16	

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(2)－⑪ 道路運送車両法等に基づく法定台帳、簿冊類が未作成等となっている事業者数等

(単位：事業者、件)

区分	運輸支局	事業者数	事例数
整備管理者を変更しているが、変更届が未提出となっている例	宮城	1	1
苦情処理簿が未作成となっている例	宮城	1	1
	愛知	1	1
	福岡	1	1
運転者の点呼に係る記録の内容に不備がある例	香川	1	1
運行指示書が未作成となっている例	香川	1	1
乗務員台帳が未作成となっている例	宮城	1	1
	広島	1	1
運行管理規程が未作成となっている例	広島	2	2
計		10	10

(注) 当省の調査結果による。

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

(単位：事業者、件)

運輸支局等	事業者	違反区分						計	違反の内容	違反の理由
		道路運送車両法違反	運輸規則違反							
		整備管理者の変更届が未提出(第52条)	苦情処理簿が未作成(第3条第2項)	運転者の点呼に係る記録に不備(第24条第3項)	運行指示書が未作成(第28条の2)	乗務員台帳が未作成(第37条第1項)	運行管理規程が未制定(第48条の2)			
宮城	Cf	○					1	平成20年3月末に整備管理者を変更しているが、変更届が未提出	平成20年3月末に整備管理者が退職し、新たに整備管理者を選任していたが、変更届を提出することを失念した。	
宮城	Da		○				2	①苦情処理簿が未作成 ②乗務員台帳が未作成	①苦情処理簿を作成しなければならないことを知らなかった。 ②業務多忙で乗務員台帳の作成まで手が回らなかった。	
愛知	Dl		○				1	苦情処理簿が未作成	乗客から寄せられた苦情のうち、内容が他の運転者等の参考になるものについては、資料を社内に掲示するなどしているが、苦情処理簿を作成し、整理保存するまで手が回らなかった。	
広島	Ba					○	○	2	①抽出した4人の運転者のうち、1人(雇用開始は平成20年6月1日)の乗務員台帳が未作成 ②運行管理規程が未作成	①雇用開始から日が浅いため、当該運転者の乗務員台帳を作成していなかった。 ②運行管理規程のひな型は入手しているが、作成するのを失念した。
広島	Bo						○	1	運行管理規程が未作成	運行管理規程のひな型は入手しているが、作成するのを失念した。

香川	Ev				○			1	平成 20 年 5 月の運行指示書の作成状況を調査したところ、9 件の運行契約のうち、運行指示書が作成されていたのは 2 件で、残りの 7 件は未作成となっている。	運転者には口頭で運行指示し、後ほど運行指示書を作成するつもりであったが、それを失念した。
香川	Df				○			1	平成 20 年 5 月分の点呼簿（点呼件数 64 件）について、その記録内容を確認したところ、始業時の点呼時間の記録漏れが 14 件、終業時の点呼時間の記録漏れが 20 件、運行管理者による確認印の押印漏れが 4 件みられる。	
福岡	Ae		○					1	苦情処理簿が未作成	
合計		8	1	3	1	1	2	2	10	

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 「○」印は、該当することを示す。
3 事業者から明確な理由を把握できたものについて、違反の理由欄に記載している。

表Ⅱ－１－(2)－㉔ 法定台帳、簿冊類の未作成等理由別の事業者数（延べ数）

(単位：事業者)

区分		事業者数
制度の不知	・ 苦情処理簿（運輸規則第 3 条第 2 項）	1
業務多忙	・ 苦情処理簿 ・ 乗務員台帳（運輸規則第 37 条）	3
失念	・ 整備管理者の変更届（道路運送車両法第 52 条） ・ 運行管理規程（運輸規則第 48 条の 2） ・ 運行指示書（運輸規則第 28 条の 2）	4

(注) 当省の調査結果による。