

勸告	説明図表番号
<p>(6) ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア ツアーバスの主催者及び運行事業者に対する指導</p> <p>ツアーバスについては、一般乗合旅客自動車運送事業の類似行為ではないかとの疑義が出されていた。このため、国土交通省は、平成17年7月の「ツアーバスに関する当面の対応方針について」¹及び18年6月の「ツアーバスに関する取扱いについて」²により、地方運輸局等に対し、法令違反の疑いがあるバス事業者に対する速やかな監査の実施、事業運営の適正化が望ましい場合における高速バス等の乗合許可申請の指導、営業区域・経路地の考え方と運送契約において満たされるべき要件、着地における休憩仮眠施設及び自動車庫の確保等について、バス事業者を指導するよう指示している。</p> <p>また、国土交通省は、平成19年2月に大阪府吹田市で発生したあずみ野観光バスの死傷事故を契機に、各地方運輸局等に対して「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」³により、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客の運送を行わないことなどについて、バス事業者に対する指導・監督の充実を指示している。</p> <p>さらに、各地方運輸局等や社団法人日本バス協会に対して、「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」⁴により、①交替運転者の座席の確保、②旅客に乗降を行わせるに当たって、道路交通法第44条の規定（停車及び駐車を禁止する場所での停車及び駐車禁止）の厳守について指導を行っている。</p> <p>イ ツアーバスの主催者及び運行事業者における自主的取組</p> <p>一方、ツアーバスを企画実施する旅行業者、運行を担当する貸切バス事業者、主としてインターネット上で貸切バスの座席を旅行業者からの委託を受けて販売する会社の55社（平成20年10月2日現在）は、上記貸切バスの死傷事故を契機とした国土交通省の「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」を受けて、平成20年10月、ツアーバスの安全性の向上等を図ることを目的とした「高速ツアーバス連絡協議会」を設立している（平成22年7月6日現在の会員数は81社）。</p> <p>高速ツアーバス連絡協議会は、平成20年10月2日、「安全協働体制ガイドライン」を定め、①バス運行会社の事業区域外の運行を行うことがないよう双方にて注意して運行の受委託を行うこと、②着地において長時間停留する場合、企画実施会社とバス運行会社は互いに協力し乗務員の休憩仮眠施設及びバス駐車場を確保すること等の遵守事項を定めるとともに、関係法令及び安全意識等に関する教育・研修、事故時・故障時の対応基準等の業界ルールの標準化等についてワーキンググループを設</p>	<p>表Ⅱ-1-(6)-①、② ツアーバスに関する当面の対応方針について等</p> <p>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</p> <p>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</p>

置して検討を行っている。

【調査結果】

今回、当省が、ツアーバスの乗降場所となっている新宿駅西口周辺におけるツアーバスの発着状況及び別途抽出したツアーバスの運行会社1社におけるバスの運行状況を調査した結果、次のとおり、道路運送法、道路交通法及び改善基準告示に違反する行為がみられた。

ア 新宿駅西口周辺におけるツアーバスの実態

(ア) 道路運送法関係

a 区域外運送

貸切バス事業者は、道路運送法第20条の規定により、区域外運送が禁止されている。

今回、新宿駅西口周辺において、平成21年10月9日（金）午後9時から翌10日（土）午前0時頃にかけて、9旅行業者に係る16貸切バス事業者の21便について、区域外運送の状況を調査した結果、区域外運送の例が1事業者で1便みられた。これについて、当該貸切バス事業者は、本来運行する予定の貸切バス事業者の車両が故障し、急きよ、旅行会社の依頼により区域外運送したとしている。

b 区域外配車

また、区域外運送には該当しないものの、発着地を管轄する営業所以外の営業所に所属する車両を配車し運行する形態（以下「区域外配車」という。）が5事業者で5便みられた。

この区域外配車は、発地を管轄する営業所以外の営業所から発地まで配車され、復路においても着地から着地を管轄する営業所以外の営業所まで回送されることから、運転者の拘束時間や乗務距離が長くなるおそれがある。

このため、国土交通省においても、発着地を管轄する営業所以外の営業所に所属する車両による運送が恒常的に行われている場合には、適正な運行管理や車両管理を行う観点から、道路運送法第15条第3項に規定する事業計画の変更届出（増減車）違反として、行政処分等の対象とするとしている。

(イ) 道路交通法関係

道路上の駐停車については、道路交通法第44条により、①駐停車禁止標識や標示のある場所、②交差点とその側端から5m以内の部分、③道路のまがり角から5m以内の部分、④横断歩道、自転車横断帯とその側端から前後に5m以内の部分の駐停車が禁止されている。また、同法第45条により、道路標識等により駐車が禁止されている道路の部

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

分について駐車が禁止されている。

今回、当省が行った前述の新宿駅西口周辺における調査において、ツアーバスの路上における駐停車の状況をみたところ、①横断歩道上又は交差点上への駐車（道路交通法第44条第1号違反の疑い）、②横断歩道の側端から5m以内への駐車（同法第44条第3号違反の疑い）、③駐車禁止区域の路上への二重駐車（同法第45条違反の疑い）、④乗客を案内するスペースを確保するため、駐車禁止区域の路上への2車線に跨った駐車（同法第45条違反の疑い）等が多数みられ、これら違法に路上に駐停車している状態において旅行会社の案内人の誘導によりツアーバスへの乗客の乗降が行われていた。

一方、高速ツアーバス連絡協議会事務局が平成21年8月に実施した「新宿駅集合場所実態調査」の結果においても、二重駐車や交差点付近で乗車させているバスがみられたとの報告がなされており、こうした停車又は駐車違反は常態化しているが、協議会として駐車場の確保等の路上駐車の抜本的解決策を講ずるには至っていない。

イ ツアーバスの運行状況

前述の当省による新宿駅西口周辺における調査の結果により判明した、発着地を管轄する営業所以外の営業所に所属する車両を配車し運行していた5貸切バス事業者のうち1事業者を抽出し、平成21年10月1日から同月14日までの2週間について当該事業者におけるツアーバス等の運行状況をみたところ、次のとおり、区域外配車が常態化していたほか、改善基準告示に規定された拘束時間、交替運転者の配置指針における乗務距離等に違反している例がみられた。

(ア) 道路運送法関係

当該事業者ではA都道府県内にa営業所を、B都道府県内にb営業所を開設している。今回、これらの路線に係る運行車両の出入庫の状況をみたところ、B都道府県内が発着地となる5路線計28便について、a営業所に所属する車両を恒常的に区域外配車している状況がみられた。

(イ) 拘束時間、乗務距離、制限速度関係

当該事業者について、調査対象期間中の所属運転者に係る運行記録936件（a営業所796件及びb営業所140件）を調査したところ、505件（a営業所398件及びb営業所107件）の運行において、①改善基準告示で規定されている1日当たりの拘束時間の限度の16時間を超過している例が11件、②国土交通省が交替運転者の配置指針として示している1日当たりの乗務距離の上限値の670kmを超過している例が68件、③道路交通法施行令（昭和35年政令第270号）で規定されている

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

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

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

<p>高速道路上の貸切バスの最高速度である時速 100 kmを超過している例が 469 件みられた。</p> <p>これらの中には、①拘束時間が 19 時間 15 分であり、改善基準告示を 3 時間 15 分上回っているもの、②乗務距離が 752.4 kmであり、国土交通省の配置指針を 80 km以上上回っているもの、③高速道路上で最高時速 124 kmと貸切バスの最高速度を 24 km超過しているもの、④最高速度の時速 100 kmを超えた運転が延べ 3 時間弱に及ぶものがみられた。</p> <p>こうしたことについて、当該事業者では、①拘束時間が 16 時間を超過しているのは、主として交通渋滞や新しい運行スケジュールに乗務員が不慣れであったことによること、また、②乗務距離が 670 kmを超えているのは、新宿発名古屋行きのツアーバスは通常、東名高速道路経由で運行しているものの、例年、10 月から年末にかけて集中工事を行う関係で、この時期は中央自動車道経由で名古屋に向かっていることが影響しているとしている。</p> <p>ウ 改善基準告示が誤って解釈されている例</p> <p>拘束時間は、前述第 3-1-(2)-イ (33 ページ) のとおり、始業時刻から終業時刻までの時間（労働時間と休憩時間の合計時間）を指し、1 日の拘束時間は最長 16 時間となっている。</p> <p>前述イの事業者において調査した運行記録では、拘束時間が 16 時間を超過しているものは 11 件であったが、この 11 件以外の運行記録の中には、乗降、待機、清掃及び点検といった労働時間や休憩時間として記録されている時間を合算すると 16 時間を超過するものの、「開放時間」と称して 4 時間ないし 5 時間 40 分の時間を拘束時間から除外し、改善基準告示違反ではないとしている不適切な運用が 19 件みられた。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、国土交通省は、ツアーバスの安全運行を確保する観点から、ツアーバスの運行実態を確認し、ツアーバス事業者における関係法令の遵守を徹底させること。また、観光庁と協力して、ツアーバス関係者による自主的な改善を促すこと。</p>	<p>事例Ⅱ-1-(6)-⑤ 拘束時間等の基準・指針を超過している例</p>
--	--

¹ 平成 17 年 7 月 28 日付け自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長、旅客運送適正化推進室長事務連絡

² 平成 18 年 6 月 30 日付け自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長、旅客運送適正化推進室長事務連絡

³ 平成 19 年 4 月 27 日付け国自総第 55 号、国自旅第 27 号自動車交通局総務課安全監査室長、自動車交通局旅客課長通知

⁴ 平成 19 年 12 月 14 日付け国自安第 43 号、国自旅第 213 号自動車交通局安全政策課長、旅客課長通知

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

○ 「ツアーバスに関する当面の対応方針について」(平成17年7月28日付け自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長、旅客運送適正化推進室長事務連絡)

昨今、旅行業者が募集型企画旅行(改正前旅行業法では主催旅行と定義)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、「ツアーバス」と呼ばれる運行形態が見受けられ、一般乗合旅客自動車運送事業類似行為ではないかとの疑義が出されていることから、ツアーバスについて、当面は以下のとおりの対応を行うこととしたので、遺漏なきよう取り計らわれない。

記

1. 旅行業者が行う募集型企画旅行について、それが単なる2地点間の移動を目的としたものであったとしても、正規の貸切契約に基づき運行されているものについて、旅行業者に対して道路運送法上の責任を問うことはできない。

しかしながら、道路運送の安全確保の観点からして、無許可営業、労働時間等の改善基準告示違反等について情報が寄せられている場合においては、その事実関係について確認する必要があるため、旅行業者からの依頼を受けて運行している貸切バス事業者に対して速やかに監査等を実施されたい。

2・3 (略)

4. 貸切バス事業者に対する監査等の結果、事業運営の適正化が望ましいと思われる場合には、当該事業者に対して高速バス等の乗合許可申請について指導されたい。

表Ⅱ－１－(6)－② ツアーバスに関する取扱いについて

○ 「ツアーバスに関する取扱いについて」(平成 18 年 6 月 30 日付け自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室長、旅客運送適正化推進室長事務連絡)

ツアーバスに関する取扱いについては、平成 17 年 7 月 28 日付け事務連絡「ツアーバスに関する当面の対応方針について」により運用されているところであるが、今般、四国運輸局から営業区域に関する疑義についての照会があったことから、ツアーバスに関する区域外営業について、下記のとおり整理するとともに、着地における休憩仮眠施設及び自動車車庫の確保に関する指導を行うこととしたので了知されたい。

加えて、今般、総合政策局旅行振興課長から旅行業者等に対して別添のとおり「ツアーバス」に関わる募集型企画旅行の適正化についての通達が発出されているので、企画振興部とも連携して、ツアーバスの適正な運営が行われるよう、取り扱われたい。

記

1. ツアーバスに関する営業区域の考え方について

1) 貸切バスに係る需給調整規制廃止時の営業区域の考え方

(略)

2) ツアーバスにおける営業区域についての考え方

ツアーバスにおいても、輸送の安全を確保し適正な運行管理を行うためには、運行管理の拠点である営業所への帰属性を確保する必要がある。また、発地又は着地のいずれかが営業区域内であることが担保されることにより、経由地における旅客の取扱いがあった場合についても、一連の運行として運行管理が可能となるものである。従って、区域外営業を禁止している現行制度の趣旨に照らし、一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者との運送契約において、運送の発地又は着地のいずれかが営業区域内に存在していることが確認できる場合については、経由地において旅客の取り扱いをすることは運送法上問題がないものと整理することとする。

この場合、貸切契約において次の要件が満たされる必要があると考える。

- ① 一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者との貸切契約が確認できること。
- ② 経由地における旅客の乗降に関する契約が存在し、乗降する場所が確認できること。
- ③ 運賃・料金の収受が適正に行われていること。

2. ツアーバスの着地における休憩仮眠施設及び自動車車庫の確保について

(略)

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

○ 「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」(平成19年4月27日付け国自総第55号、国自旅第27号自動車交通局総務課安全監査室長、自動車交通局旅客課長通知)平成19年2月18日、大阪府吹田市において、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。)が運行するバスによる死傷事故が発生した。今後、このような事故を引き起こすことがないように、貸切バスにおける適切な運行管理を確保する観点から、今般、下記のとおり長距離運行を伴う貸切バス事業の取扱いに関し考え方を示すので、さらなる指導・監督の充実を図りたい。

記

1. ツアーバスの取扱いについて

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、いわゆるツアーバスについては、これまで、平成17年7月28日付け事務連絡「ツアーバスに関する当面の対応方針について」及び平成18年6月30日付け事務連絡「ツアーバスに関する取扱いについて」において、適正な運営を図る観点から、法令違反の疑いのある事業者に対する速やかな監査の実施、事業運営の適正化が望ましい場合における高速バス等の乗合許可申請の指導、経路地の考え方と運送契約において満たされるべき要件、着地における休憩仮眠施設及び自動車車庫の確保等について、指導するよう徹底してきたところである。

今般の事故を契機に、貸切バス事業者に対する指導及び監査の強化を図るため、再度、上記事務連絡について周知徹底されたい。

2. 営業区域に関する考え方の明確化

貸切バス事業者は、道路運送法(昭和26年法律第138号。以下「法」という。)第20条の規定により、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禁止されているが、昨今、ツアーバス等の貸切バスの運行において、一部本来の営業区域を離れた乗車地へ配車を行っている事例が見受けられるところである。事業用自動車の営業区域の意義は、運行管理の拠点である営業所への帰属性を確保し、もって輸送の安全の確保及び適正な運行管理を確保することにあることから、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客の運送を行わないよう、十分指導されたい。

(略)

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

○ 「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」（平成 19 年 12 月 14 日付け国自安第 43 号、国自旅第 213 号自動車交通局安全政策課長、旅客課長通知）

10 月 19 日にとりまとめられた「貸切バスに関する安全対策検討会」報告において、交替運転者の休息のための座席の確保及び旅客の乗降時における安全の確保について、速やかに措置すべきことが盛り込まれたところである。（別紙参照）

貸切バスの運行において、安全の確保を図ることは最重要課題であり、この報告を踏まえ、下記事項について、貴協会傘下会員に対し周知徹底を図るとともに、本件については、別添のとおり、総合政策局観光事業課長から旅行業団体等あて通知されているので、旅行業界の関係団体とも連携して、貸切バスにおける安全確保の徹底を図りたい。

なお、本件については、各地方運輸局自動車交通部長・自動車技術安全部長、関東・近畿運輸局自動車監査指導部長及び沖縄総合事務局運輸部長に対しても通達しているため、その旨了知されたい。

記

1. 交替運転者の休息のための座席の確保の徹底について

（略）

2. 旅客の乗降時における安全の確保について

旅客バス運行時における旅客の乗降について、駐停車禁止場所でこれを行うことは、道路交通上の安全を確保する上で極めて危険であり、道路交通法第 44 条の違反となる。

このため、旅客に乗降を行わせるに当たっては、道路交通法第 44 条の規定を厳守すること。

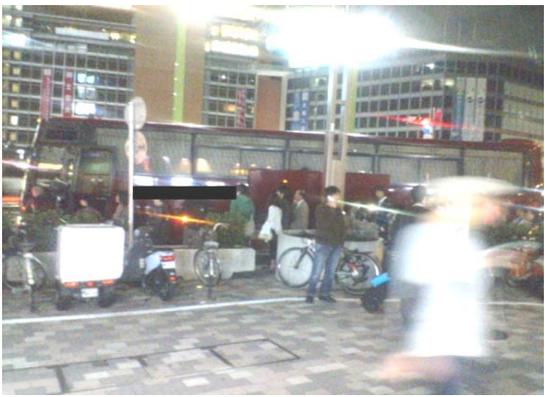
事例Ⅱ－１－(6)－① 新宿駅西口周辺におけるツアーバスによる区域外運送等の例

区分	貸切バス事業者	発着地、経由地	使用の本拠の位置の運輸支局等	バス事業者の営業所の所在地	旅行者
区域外運送	Cl	千葉県 (TDR) ～ 新宿駅西口～愛 知県 (名古屋駅)	湘南	神奈川県	Td
		バス事業者の営業所は神奈川であるにも関わらず、千葉と愛知間を運行しており、発着地のいずれにも営業所が所在していない。			
区域外配車	Ck	東京都 (新宿駅 西口) ～愛知県 (名古屋市)	相模	神奈川県 東京都	Tr
		東京と愛知間の便は、本来であれば東京の営業所に所属する車両を使用すべきところを神奈川の営業所の車両を配車し運行している。			
	Ak	千葉県 (TDR) ～ 新宿駅西口～大 阪府 (USJ)	熊谷	埼玉県 千葉県 大阪府	Ts
		千葉と大阪間の便は、本来であれば千葉又は大阪の営業所に所属する車両を使用すべきところを埼玉の営業所の車両を配車し運行している。			
	Et	神奈川県 (本厚 木駅) ～新宿駅 西口	春日部	埼玉県 東京都	Tm
		神奈川と東京間の便は、本来であれば東京の営業所に所属する車両を使用すべきところを埼玉の営業所の車両を配車し運行している。			
De	千葉県 (海浜幕 張駅) ～新宿駅西口～ 大阪府 (USJ)	奈良	大阪府 京都府 奈良県	Td	
		千葉と大阪間の便は、本来であれば大阪の営業所に所属する車両を使用すべきところを奈良の営業所の車両を配車し運行している。			

	Ak	千葉県 (TDR) ~ 新宿駅西口~石 川県 (金沢市)	熊谷	埼玉県 千葉県 大阪府	Tt
<p>千葉と石川間の便は、本来であれば千葉の営業所に所属する車両を使用すべきところを埼玉の営業所の車両を配車し運行している。</p>					

- (注) 1 当省の調査結果 (平成 21 年 10 月 9 日現地調査) による。
2 貸切バス事業者 Et に係る便は、新宿駅西口から秋田県 (能代駅) に向かう便の乗客を対象としたシャトル便である。
3 表中の「TDR」は東京ディズニーリゾート、「USJ」はユニバーサルスタジオジャパンを表す。
4 「使用の本拠の位置の運輸支局等」欄の地域名は、自動車登録番号標 (ナンバープレート) 上の地域名である。

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

	
<p>①交差点上で駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第1号違反の疑い）</p>	<p>②横断歩道上に駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第1号違反の疑い）</p>
	
<p>③横断歩道上に駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第1号違反の疑い）</p>	<p>④横断歩道の側端から5m以内に駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第3号違反の疑い）</p>
	
<p>⑤横断歩道の側端から5m以内に駐車しているツアーバス（道路交通法第44条第3号違反の疑い）</p>	<p>⑥消火栓の標識から5m以内に駐車しているツアーバス（道路交通法第45条違反の疑い）</p>



⑦案内人により、駐車禁止区域に駐車中のツアーバス(道路交通法第45条違反の疑い)への乗車を誘導される乗客



⑧駐車禁止区域の路上に二重駐車しているツアーバス(道路交通法第45条違反の疑い)



⑨乗客を案内するスペースを確保するため、路側帯を超え駐車禁止区域の路上に駐車するツアーバス(道路交通法第45条違反の疑い)



⑩駐車禁止区域の路上に縦列駐車しているツアーバス(道路交通法第45条違反の疑い)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 写真は、新宿駅西口付近で平成21年10月9日午後9時から翌日午前0時頃にかけて撮影したものである。

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

(単位：便)

営業所所在地	運行路線及び便数（１日当たり）	
A都道府県	B都道府県内⇔C都道府県内	20
	B都道府県内⇔D都道府県内	2
	B都道府県内⇔E都道府県内	2
	B都道府県内⇔F都道府県内	2
	B都道府県内⇔G都道府県内	2
	計5路線	28

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本表中の運行路線及び便数は一日の通常ダイヤによる。

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

(単位：件)

区分	件数	
拘束時間	16時間超 17時間以内	3
	17時間超 18時間以内	5
	18時間超 19時間以内	2
	19時間超 20時間以内	1
	計	11
乗務距離	670 km超 700 km以内	10
	700 km超 710 km以内	3
	710 km超 720 km以内	5
	720 km超 730 km以内	40
	730 km超 740 km以内	5
	740 km超 750 km以内	3
	750 km超	2
計	68	
制限速度違反	100 km超 110 km以内	391
	110 km超 120 km以内	73
	120 km超	5
	計	469

(注) 1 当省の調査結果による。

2 調査した運行期間及び運行数は、平成21年10月1日ないし14日の505運行である。

3 表中の「拘束時間」及び「乗務距離」欄に掲げた件数は、すべて一人乗務である。

4 「制限速度違反」は、道路交通法施行令に定める高速道路上での最高速度である時速100 kmを超過したものである。

事例Ⅱ－１－(6)－⑤ 拘束時間等の基準・指針を超過している例

(単位：km、km/時)

区分	経路	始業日時	終業日時	拘束時間	乗務距離	最高速度	制限速度超過運転時間
①	新宿⇄ 名古屋 (往復)	10月7日 10:15	10月8日 5:30	19時間 15分	751.3	103	40分
②	新宿⇄ 名古屋 (往復)	10月13日 7:05	10月13日 21:25	14時間 20分	752.4	101	9分
③	軽井沢行 団体旅行	10月2日 5:15	10月2日 21:00	15時間 45分	524.6	124	2時間54分

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 本表中①及び②の事例については、ツアーバスに係る運行である。
 3 本表中、網掛部分が基準・指針を超過しているものである。