

3 旅行者への指導・監督の強化

勸告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>(1) 旅行者に対する指導監督の強化等に関する指摘</p> <p>貸切バスの安全運行は、もとより貸切バス事業者の責務である。しかし、旅行者等が貸切バスの運行行程等の決定に深く関与する機会が多いことから、既に、運輸政策審議会答申において、貸切バス事業者からは、旅行者が優越的地位を利用し、貸切バス事業者に対して無理な運行計画を強要したり、直前でのキャンセル等の問題が発生しているとの指摘があり、これについて、両者間の話し合いの場を設けることによる協議が進められることが必要であるとされている。</p> <p>また、国会においては、旅行者に対する指導・監督の強化や、運行計画・行程が事故の原因となった場合の旅行者の責任、旅行者に対する調査の必要性等が指摘されている。</p> <p>(2) 旅行者に対する指導・監督等</p> <p>ア 指導・監督の実施状況</p> <p>このようなことから、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」¹を通知し、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、幫助につながる行為を絶対に行わないことを指導している。また、観光庁は、貸切バスの安全の確保を図るためには、旅行者等の協力は不可欠であるとの認識の下、国土交通省の依頼を受けて、同省が貸切バス事業者に通知した貸切バスの安全確保に係る以下の通知を旅行者へ通知し、以下のとおり旅行者を指導している。</p> <p>① 「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」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を指導している。</p> <p>② 「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」により、長距離運転又は夜間の運行となる場合には、貸切バス事業者と十分に連絡調整の上、必要とされる休息設備の確保に支障を来すことのないよう旅客の募集等に当たり配慮することを指導している。</p> <p>③ 「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」により、改善基準告示で定められた2日を平均した1日当たりの運転時間の上限（9時間）に相当する乗務距離の上限は670kmとし、適切な交替運転者の配置を図ることを指導している。</p>	<p>表Ⅱ-3-① 旅行者に対する指導・監督の強化等に関する国会での指摘（要旨）</p> <p>表Ⅱ-3-② 旅行者に対する指導通知</p>

イ 貸切バス事業者の法令違反への関与が疑われる旅行者への指導

(ア) 自動車事故報告書への契約相手方の名称の記載

貸切バス事業者は、死者又は重傷者が生じる等の事故を起こした場合は、自動車事故報告規則に基づき、国土交通大臣に自動車事故報告書を提出しなければならないとされているが、これまでの自動車事故報告書では、運送契約の相手方の名称を記載することとされていなかったため、それらの背景を把握することは困難であった。

このため、国土交通省は、自動車事故報告規則の一部を改正する省令（平成 20 年国土交通省令第 65 号）により、平成 20 年 9 月 1 日から自動車事故報告書の様式を改正し、旅行者等の運送契約の相手方の名称を明記させることとした。

(イ) 国土交通省から観光庁への通知に基づく旅行者への指導

国土交通省は、上記(ア)の省令改正に併せ、「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」²により、以下の①又は②のいずれかに該当し、かつ、当該違反に旅行者等の関与が疑われる場合には、旅行者等に対する指導等に資するため、観光庁に対して、旅行者等の関与の具体的内容を通知するとともに、旅行者等に対する立入検査等旅行業法上の対応及びその対応結果に関する回報を依頼している。

① 貸切バス事業者が自動車事故報告規則第 2 条に規定する事故を引き起こした場合であって、かつ、当該事業者から提出された自動車事故報告書に当該事故の運行について改善基準告示違反又は最高速度違反が認められた場合

② 貸切バス事業者に対し監査を実施した結果、改善基準告示違反又は最高速度違反に係る行政処分等を行った場合

これにより、貸切バス事業者の法令違反に旅行者の関与が疑われる場合には、貸切バス事業者に対する監査や行政処分等のほか、旅行者に対する立入検査等の旅行業法上の対応ができる環境が整備された。

ウ 届出運賃の適正收受

貸切バス事業者は、道路運送法第 9 条の 2 第 1 項により、旅客の運賃及び料金を設定又は変更するときは、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。

また、道路運送法第 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收受するなど、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とされている。

貸切バス事業者が、上記の規定に違反した場合には、罰則が科せられるか行政処分が行われる。

表Ⅱ-3-③
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

【調査結果】

(1) 旅行業者における安全確保のための取組

貸切バスの安全運行を担保し、旅行客の安全を確保するために旅行業者が取り組んでいる事項について、バスの募集型企画旅行を行っている大手旅行業者3社及びツアーバスを企画している旅行業者1社を調査したところ、①貸切バスの安全運行の確保のための周知等の実施状況や、②貸切バス事業者の選定に当たっての考え方、③安全運行の確保のための交替運転者の配置に係る取決めについて、次のとおり差異がみられた。

ア 貸切バスの安全運行の確保のための周知等

上記4旅行業者について貸切バスの安全運行の確保のための周知等の実施状況を調査したところ、

- ① 安全運行の確保のために社内会議等で全国の営業所に法令の周知を図っているもの（4旅行業者）、
- ② 運転者一人当たりの運行距離の上限などを定めたバスの安全運行基準を作成しているもの（2旅行業者）、
- ③ バスの運行を依頼している貸切バス事業者と安全運行に関する協議会を結成し、この中で定期的に監査を実施しているもの（1旅行業者）、
- ④ バス運賃及び行程時間の実態調査を実施しているもの（1旅行業者）、
- ⑤ 企画旅行の料金、行程、時間等を定例会議等でチェックしているもの（1旅行業者）

がみられた。

【安全運行基準を作成し周知している例】

国内旅行業者 Ta では、i) 1日当たりの走行距離の上限は、600 km以内とする、ii) 1日当たりの運転者の拘束時間は、13時間までを基本とする、iii) 出発時刻は、午前6時以降とすることなどを定めた「安全運行基準」を作成し、社内営業所及びバス事業者に周知している。

また、企画旅行については、各支店の商品会議において、行程、時間等のチェックを行っている。

しかし、これらの旅行会社が関係した貸切バスの運行実態をみると、後述(2)のとおり、企画段階で旅行行程が16時間を超え、貸切バスの契約運賃が当該貸切バス事業者の届出運賃以下のものや、交替運転者の賃金が支払われていないことから、運転者が1人のままとなり、拘束時間が改善基準告示違反となっているものがある。

イ 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

調査した4旅行業者の中には、旅行の安全を確保する観点から、長距

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

表Ⅱ-3-⑤

離運転を行う際の交替運転者の確保状況及び任意保険の加入状況を基に、優良とみられる貸切バス事業者を選定しているもの（1 旅行業者）、安全面での担保が期待されるとして大規模な貸切バス事業者を選定しているもの（1 旅行業者）がある。

しかし、契約金額を低く抑えることを優先し、貸切バス事業者の届出運賃を下回る金額の独自の運賃表を作成して、これにより運行できるとする貸切バス事業者を選定し、契約している旅行業者（1 旅行業者）がみられた。

ウ 安全運行の確保のための交替運転者の配置に係る取決め

調査した 4 旅行業者のうち 3 旅行業者では、貸切バスの安全運行を確保するため、1 日当たりの走行距離が 600 km 以上又は拘束時間が 16 時間を超える場合は運転者を 2 人乗務させるなど、運送距離や行程時間に基づく交替運転者の配置に係る具体的な社内の取決めがあるとしている。

しかし、交替運転者の配置に係る具体的な取決めはなく、その判断を貸切バス事業者にゆだねているものが 1 旅行業者みられた。

当該旅行業者では、交替運転者の配置については貸切バス事業者が遵守すべきものであることから、旅行業者に交替運転者の配置に係る社内の規程はなく、運転者数にかかわらず一定の金額で運送契約を締結するとしている。

また、交替運転者の配置に係る具体的な社内の取決めがあるとしている 3 旅行業者のうち、2 旅行業者は、交替運転者が配置される場合、それぞれ「1～2 万円弱を追加する」、「時間単価 2,700 円を時間数に応じて運賃に上乘せする」としているが、残りの 1 旅行業者は、「特別安いツアーをバス事業者に依頼していない」として、交替運転者の追加金額までは具体的に定めていない。しかし、当省が調査した 76 貸切バス事業者の 369 運送契約において、当該旅行業者が貸切バス事業者に依頼した 18 件の運送契約の収受率をみると、17 件（94.4%）は届出運賃の下限額を下回っており、このうち 50%未満のものが 9 件（50.0%）みられる。

さらに、上記の「1～2 万円弱を追加する」としている旅行業者は、貸切バス事業者に交替運転者の配置を依頼した場合でも、交替運転者が依頼どおりに配置されたか否かを確認していない。

(2) 旅行業者の企画に基づく運送契約の実態

ア 旅行業者の企画等が関係する改善基準告示違反

上記(1)のとおり、安全運行の確保のための取組を実施している旅行業者もみられるが、当省が調査した 84 貸切バス事業者の中には、交替運転者を配置する必要があるにもかかわらず、契約先から支払われる運

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

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

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

賃・料金が届出運賃以下であることから交替運転者を配置できず、改善基準告示違反となっているとするものが17事業者で36件みられる。

このうち、旅行業者から提示された旅行計画を入手することができた12件について、その内容を調査したところ、

- ① 運転者の拘束時間が改善基準告示違反となる16時間を超える旅行計画を提示されているもの(2件)、
 - ② バスの回送時間等を考慮すると運転者の拘束時間が改善基準告示違反となる16時間を超えるおそれがある旅行計画を提示されているもの(9件)、
 - ③ 出発時間以外の運行時間が明記されていない旅行計画を提示され、運行日程を現地で決定した結果、運転者の拘束時間が16時間を超え、改善基準告示違反となったもの(1件)、
- など、旅行業者による貸切バス事業者の改善基準告示違反に関与している疑いのある例がみられた。

【旅行業者が改善基準告示違反となる旅行計画を提示している例】

国内旅行業者 Tc が貸切バス事業者に提示した旅行計画をみると、出発時刻が午前6時30分で帰着時刻が午後10時45分であり、この間の運転者の拘束時間が16時間15分となっている。これは、交替運転者を配置していない場合には、運転者の1日の拘束時間は13時間以内を基本とし、延長する場合も16時間を限度とするとした改善基準告示に違反するものである。

本件について、当該旅行業者は、届出運賃の下限額の29.9%の運賃で貸切バス事業者と契約しており、当該貸切バス事業者は、旅行業者の仕事を受けないと売上が確保できないため、運行を請け負ったとしている。また、旅行業者の示す運賃では採算が取れないことから、交替運転者を配置することができなかったとしている。

なお、前述第2-2-(1)-イ-(ウ)-b(146ページ)のとおり、運賃の收受状況が判明している36件の改善基準告示違反運送については、すべて收受運賃が届出運賃を下回っており、收受率50%未満のものが27件(75.0%)あるなど、改善基準告示違反は低運賃の運送を行う際に発生しやすくなっている。調査した4旅行業者が貸切バス事業者に依頼した77運送の届出運賃の下限額に対する收受率をみると、50%未満の契約の割合が大半を占めており、国内旅行業者 Tc はその割合が87.9%、国内旅行業者 Ta は50.0%、国内旅行業者 Td は40.0%、国内旅行業者 Tb は33.3%となっている。

イ 旅行業者からの突然の契約変更

貸切バス業界においては、明確な運送契約書が作成されず、ファックス(旅行業者が旅行客向けに作成した募集チラシなどに運賃額を書き込

基準告示違反が発生しているもの(概要)

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)

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

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收受率区分表

んだもの)や電話での口頭により契約している場合があることから、運送契約後に旅行業者から運行日程や運賃の変更が安易に行われ、貸切バス事業者が不利益を被ることがある。

当省が実地に調査した貸切バス事業者の運送契約においても、次のとおり、旅行業者による契約変更により、運賃の減額や走行距離が延びて運転者の負担が増大したなどの例が2件みられた。

【運送契約後に旅行計画や運賃の変更が行われ、貸切バス事業者が不利益を被っているとみられる例】

i) 貸切バス事業者 Di (宮城県)

同事業者では、旅行日の10日前に旅行業者から旅行計画の送付を受け、その運行を依頼されていたが、出発の2日前に全く別の旅行計画がファックスにより送付され、行程及び運賃が変更された。

旅行計画の変更により、配車場所及び行程が変更され、同事業者では、当初の計画と比較して約90km運送距離が増加したとしている。この計画は、当初の運賃は9万5,000円であったが、9万円に変更されている。しかし、同社の届出運賃から収受すべき運賃を計算すると、18万4,800円となり、届出運賃より9万4,800円安い契約となっている。同事業者は、このような場合でも、貸切バス事業者は、売上げを確保するためには、旅行業者からの仕事を受けざるを得ないとして契約を締結している。

ii) 貸切バス事業者 Dm (香川県)

旅行日の直前に旅行業者から連絡があり、配車場所が、隣接する四国中央市から徳島市に変更されている。

これにより、配車時間が往復で4時間以上増加し、運転者の拘束時間は21時間40分となり、運転者の負担が増加している。

本件については、交替運転者が配置されていないため、改善基準告示を5時間40分超過する違反運行となっており、また、配車場所が変更されたことにより、区域外運送となっている。

当該運行は、乗務日報、タコグラフにより確認したところ、改善基準告示違反、営業区域外運送の法令違反及び長距離運転となっているが、貸切バス事業者では、運行が中止になった場合の利用客への迷惑を考慮し、やむを得ず引き受けたとしている。

ウ 契約先からの無理な要求

契約先からの無理な要求については、次のとおり、事業者アンケート調査の結果においても認められる。

契約先から無理な運送契約の内容が要求されることがあるかとの問いについて、

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が常にある又は時々あるとするものが45.9% (1,206事業者)、

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

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

- 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するものが 39.9% (1,048 事業者)、
- ③ 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ことが常にある又は時々あるとするものが 40.0% (1,052 事業者)、
- ④ 営業区域外運行を求められることが常にある又は時々あるとするものが 22.2% (583 事業者) となっている。

また、33.7% (887 事業者) の事業者が「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。

さらに、旅行業者との契約内容に関する事業者アンケート調査における意見をみると、次のようなものがみられた。

- ① 予約段階の行程と最終行程に差があり、拘束時間が 16 時間を超えてしまうことがある。
- ② 運転者 2 人分の運賃を求めても応じてもらえない。
- ③ 提出される行程表が速度違反等をしなければ対応できない時間設定となっている。
- ④ 契約時の行程と異なる行程を当日指示してくる添乗員がいた。
- ⑤ 大手旅行業者が売り出すバスツアーは、契約運賃が格安である上、運行日程が厳しく、運転者の労働時間が長くなる。

以上のことから、貸切バス事業者では、当初から又は回送時間等を考慮すると、改善基準告示違反になるおそれのある旅行企画や、交替運転者を乗務させることが困難な届出運賃を下回る低運賃、区域外運送など、法令違反に係る旅行業者からの無理な依頼であっても、売上等を確保するために受注せざるを得ない状況になっているものと認められる。

エ 旅行業者の責務に関する貸切バス事業者の意見

区域外運送や改善基準告示違反が発生する原因については、貸切バス事業者だけの問題にとどまらず、運転者が長時間のバスの運行を余議なくされるような企画旅行を催行する旅行業者等の契約先にも責任の一端があるとの指摘が国会において行われている。

当省が行った事業者アンケート調査の結果においても、

- ① 旅行会社が作成する旅行計画は机上の距離・時間で計算するため、実際の道路状況とまったくかけ離れており、法定速度を超えざるを得ないことがある、
 - ② 予約段階の行程と最終行程に差があり、拘束時間が 16 時間を超えてしまうことがある、
 - ③ 複数の集客場所がある旨の事前提示がなく、当日指示により行われるため、拘束時間が長時間化する
- など、旅行業者から無理な旅行計画の提示等があるとする意見が多数み

表Ⅱ-3-⑨
旅行業者等の契約先からの無理な要求の内容

られる。

また、事業者アンケート調査の結果によると、貸切バス事業者の6.0% (158事業者)が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事故や違反となった事例があると回答している。

(3) 法令違反への関与が疑われる旅行者への指導状況

ア 国土交通省から観光庁への関与の通知の実績

貸切バス事業者の法令違反に契約先の関与が疑われる場合に行われる国土交通省から観光庁への通知の実施状況を調査したところ、制度開始(平成20年10月1日以降に、自動車事故報告書の提出があったもの又は監査を実施したものから適用)から平成22年5月現在に至るまで、通知は一度も行われていない。

国土交通省は、観光庁への通知実績がない理由について、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り、旅行者が貸切バスの法令違反に関与していると疑われる具体的な先行事例がなかったためと説明している。

イ 自動車事故報告書による違反行為に関与した疑いのある旅行者の把握

平成20年10月1日から21年7月31日までの間に国土交通省に提出のあった195件の自動車事故報告書のうち、改善基準告示違反が認められるもの(1件)及び最高速度違反が認められるもの(21件)の計22件について、その記載内容を調査したところ、次のとおり、自動車事故報告書に記載しなければならない契約の相手方名及び違反を犯した理由が記載されていないため、貸切バス事業者の法令違反に旅行者等の契約先が関与したか否かの分析そのものが困難となっている状況がみられた。

- ① 契約相手方名を記載する欄が設けられていない旧様式により事故報告を行っている又は契約相手方名を記載する欄が設けられている新様式により事故報告を行っているが、同欄が空白となっているため契約相手が特定できないもの(9件)
- ② 改善基準告示違反及び最高速度違反を犯した理由が記載されていないもの(全22件)

(4) 運賃・料金の適正収受

今回、調査した84貸切バス事業者のうち、届出運賃をほぼ収受できているとしているものは8事業者であり、残りの76事業者は届出運賃を収受できていないとしている。また、事業者アンケート調査でも、旅行者との取引においては、有効回答のあった1,830貸切バス事業者の97.4%に当たる1,783事業者が届出運賃を収受できていないと回答するなど、ほと

んどの貸切バス事業者は届出運賃を収受できていない(前述第3-2-(1)-イ、142ページ参照)。

届出運賃を収受できていない理由をみると、上記の76事業者でのうち、契約先の主導による届出運賃を下回る安価な価格が提示され、この運賃で契約しない場合、次の契約ができないおそれがあるためやむを得ず契約しているものが45事業者、採算が確保できれば自ら低運賃で契約しているものが20事業者となっている。

また、事業者アンケート調査の結果でも、①契約先が運賃制度に対し無理解なため届出運賃を下回る運賃でも契約せざるを得ないとするものが1,159事業者(48.0%)、②取引の依存関係が強い契約先のため、低料金でも契約せざるを得ないとするものが1,121事業者(46.4%)など、届出運賃を下回る安価な価格による契約については、旅行業者等の契約先が関与しているとの意見がみられる。その例として、届出運賃を下回る運賃表を独自に作成し、これにより貸切バス事業者に対して、契約を求めている大手旅行業者がみられた(前述第3-2-(1)-ウ、146ページ参照)。

(5) 安全運行のための事業者及び依頼主の協働した取組

ア 契約相手の協力の必要

上記のような契約先が関係する貸切バス事業に関する問題点を解決するための対策について、事業者アンケート調査の結果では、2,629事業者のうち「契約先、利用者に対し届出・公示運賃制度、関係法令の周知徹底」が必要と回答したものが1,732事業者(65.9%)、「適正な契約を結ぶためのガイドラインなどの作成」が必要と回答したものが1,728事業者(65.7%)となっており、契約先にも取組の協働を望んでいる貸切バス事業者の割合が高い。

また、「不適當な契約内容を提示・強要するような契約先への処分の実施」が必要と回答したものが1,101事業者(41.9%)、「不適當な契約内容を提示・強要するような契約先を公表」する必要があると回答したものが997事業者(37.9%)となっている。

貸切バス業界では、前述(2)-イのとおり、明確な運送契約書を作成していない場合があり、旅行の直前に内容が変更され、改善基準告示違反の危険な運行となる場合もある。

これについては、事業者アンケート調査においても、次のような意見がみられた。

- ① バス事業者は力関係から旅行業者に逆らえない。旅行業者は、人命を危険にさらすような法令に違反する仕事を押しつけ、事故が発生しても登録抹消の処分はない。処分制度を旅行業者にも導入すべき。
- ② 旅行業者に対する監査・罰則がないため、何ら解決に結びついていない。
- ③ 旅行業者は料金の算出方法・拘束時間・乗務距離等々あまりにも無

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

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))

知すぎる。

イ 安全運行パートナーシップ・ガイドラインの作成

このようなことから、急な運送の申込みや運送内容の変更、安全運行が確保できない無理な運送依頼があった場合の対応など、貸切バス事業者と旅行業者が協力して対応しなければならない事項など、協働体制についての指針となる「安全運行パートナーシップ・ガイドライン」の作成が必要となっている。

これについては、平成 19 年 10 月の「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」において、貸切バス業界と旅行業界が連携して、1 年ないし 2 年以内にこれを作成することとされたことを受け、20 年 3 月に貸切バス事業者及び旅行業者をメンバーとする「貸切バスの安全運行等に関する旅行業協会・バス協会の連携ワーキンググループ」が設置され、これまで検討されているところであるが、22 年 8 月現在、成案に至っていない。

なお、トラック事業については、荷主・元請事業者と実運送事業者との望ましい協働関係を構築するためのガイドラインづくりについて、「安全運行パートナーシップ検討委員会」において検討され、平成 19 年 5 月に報告書としてまとめられている。

【所見】

したがって、国土交通省及び観光庁は、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。

- ① 観光庁は、国土交通省と連携し、旅行業者に対し、旅行業者における貸切バス事業者への発注に当たっての禁止行為、留意点を示す等により、貸切バス事業者における法令違反の教唆・幫助に該当する行為を行わないよう指導を徹底すること。
- ② 国土交通省は、観光庁への通知制度を機能させる観点から、地方運輸局等に対し、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われるかを判断するための基準を示すこと。

また、監査等において、貸切バス事業者の法令違反に旅行業者の関与が疑われる場合には、観光庁への通報を徹底すること。

通報を受けた観光庁は、旅行業者に対して、立入検査等旅行業法に基づく指導等を行い、その対応結果を国土交通省に回報すること。

- ③ 国土交通省は、旅行業者の貸切バス事業者における法令違反への関与の疑いを明らかにするため、自動車事故報告書に契約相手方名を記載し、及び同報告書に旅行計画等の資料を添付させることを徹底させること。
- ④ 国土交通省は、観光庁と連携し、貸切バスの安全確保に資する観点から、現在、「貸切バスの安全運行等に関する旅行業協会・バス協会の連携ワーキンググループ」において検討されている安全運行パートナーシップ・ガ

イドラインが速やかに導入されるよう関係業界団体を指導すること。	
---------------------------------	--

¹ 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達

² 平成 20 年 9 月 29 日付け国自安第 71 号の 2、国自旅第 222 号の 2、自動車交通局安全政策課長、旅客課長通知

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）

区分	指摘内容
【平成 19 年 5 月 31 日、参議院国土交通委員会(村上貞雄議員)】	<p>あずみ野観光バスの事故原因については、運行計画に無理があったのではないか。無理な運行計画を誰が強いたのか明確にしてほしい。</p> <p>また、再発防止のためには、バス事業者だけではなく旅行業者に対しても無理な行程を組まないように監督指導すべき。運行計画、行程が事故原因となった場合は旅行業者に対してもその責任の一端を負わせるべきではないか。</p>
【平成 19 年 6 月 13 日、衆議院国土交通委員会(三日月大造議員)】	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行業者との関係を抜きにこの都市間ツアーバスの問題を浮き彫りにすることはできない。しかし、残念ながら、全国街頭調査においても、また重点監査においても、その部分の調査が不十分。 ・貸切バス事業者と旅行業者との関係については、これまで旅行業者に事務連絡を通知したということだけなので、その結果どうなっているかという調査が不十分。

(注) 国会議事録に基づき当省が作成した。

表Ⅱ-3-② 旅行業者に対する指導通知

○ 「ツアーバス」に係る募集型企画旅行の適正化について（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）（抜粋）

ツアーバスに係る募集型企画旅行については、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限り、企画・実施旅行業者に道路運送法（昭和26年法律第183号）上の問題は生じない。

しかしながら、企画・実施旅行業者が道路運送法第4条に基づき一般貸切旅客自動車運送事業の許可を得ていない事業者との間で貸切契約を締結する、ツアーの発地又は着地のいずれにも営業区域を有しない一般貸切旅客自動車運送事業者との間で貸切契約を締結する、労働基準法（昭和22年法律第49号）に基づく「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成13年国土交通省告示第1675号）に違反するような長時間労働を強いる、道路交通法（昭和35年法律第105号）で定められた最高速度を違反する速度での走行を強いる、等を行った場合には、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、こうした行為は絶対に行わないこと。

○ 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5月22日付け国総観事第38号国土交通省総合政策局観光事業課長通知）（抜粋）

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す。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ことが求められています。

○ 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日付け国総観事第297号国土交通省総合政策局観光事業課長通知）（抜粋）

貸切バスの交替運転者については、道路運送法に基づく旅客自動車運送事業運輸規則第21条第4項により、「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」に配置することが義務付けられており、この場合には、交替運転者が車内において身体を伸ばして休息することのできる設備（リクライニングシートを含む。以下「休息設備」という。）の確保に努めることが貸切バス事業者に求められている。（一定の場合には、法令により、休息設備の確保が義務付けられている。）

このため、旅行の安全の確保を図るという旅行業法の目的に鑑み、長距離運転又は夜間の運行となる場合には、貸切バス事業者と十分に連絡調整の上、必要とされる休息設備の確保に支障をきたすことのないよう旅客の募集等に当たり配慮すること。

○ 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（平成20年6月27日付け国総観事第119号国土交通省総合政策局観光事業課長通知）（抜粋）

勤務時間等基準告示で定められた2日を平均した1日当たりの運転時間の上限（9時間）に相当する乗務距離の上限は、670kmとする（ただし、高速道路における乗務距離に、一般道路（高速道路以外の道路をいう。以下同じ。）における乗務距離を2倍（北海道のみにおいて乗務する場合は1.7倍）に換算したものを加算すること。）。

（注） 下線は、当省が付した。

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

○「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」（平成20年9月29日付け国自安第71号の2、国自旅第222号の2）（抜粋）
（略）

1. 関係機関に通知する事案

(1) 通知の要件

関係機関に通知するものについては、1. (2) 通知の対象とする事案の①又は②のいずれかに該当し、かつ、当該違反に旅行業者等の関与が疑われる場合とする。

(2) 通知の対象とする事案

① 貸切バス事業者が、自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号。以下「事故報告規則」という。）第2条（第6号を除く。）に規定する事故を引き起こした場合（当該事業者が当該事故の第一当事者と推定された場合に限る。以下本通達において「重大事故」という。）であって、貸切バス事業者から事故報告規則に基づく自動車事故報告書の提出があった際に当該重大事故の運行について、1. (3) の違反行為が認められた場合

② 貸切バス事業者に対し監査を実施した結果、1. (3) の違反行為に係る行政処分等を行った場合

(3) 通知の対象となる違反行為

「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）の違反（以下「改善基準告示違反」という。）又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）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（以下「最高速度違反」という。）に係るものとする。

(4) 旅行業者等の関与の具体的内容

1. (3) 通知の対象とする違反行為において、旅行業者等の関与が疑われる場合とは、運送申込書等により合理的な出発・到着時間の設定が認められず、結果として改善基準告示違反又は最高速度違反で運行を行った場合をいい、具体的には、以下の①又は②のいずれかに該当する場合をいう。

① 改善基準告示違反に係る合理的な出発・到着時間の設定が認められない場合とは、以下の事項のいずれかについて運送申込書等で改善基準告示違反を確認できた場合とする。

ア. 1日の最大拘束時間

イ. 休息时间

ウ. 連続運転時間

② 最高速度違反に係る合理的な出発・到着時間の設定が認められない場合とは、発地から着地までの距離及びあらかじめ指定された出発・到着時間を厳守しようとする、必然的に最高速度違反をせざるを得ないような設定を運送申込書等で確認できた場合とする。

2. 報告及び通知

(1) 運輸支局（運輸監理部を含む。以下「運輸支局等」という。）及び地方運輸局（沖縄総合事務所を含む。以下「地方運輸局等」という。）は、下表により、担当・報告することとし、報告の際は、別紙1とともに報告の端緒となった証拠書類の写しを必ず添付すること。

なお、1.(2)②の事案についての報告は、貸切バス事業者に対する行政処分等の決定後に行うものとする。

(2) 自動車交通局安全政策課は、地方運輸局等より2.(1)の報告を受け、内容を確認のうえ総合政策局観光事業課へ通知を行うものとする。

なお、通知を受けた総合政策局観光事業課は、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及び第三種旅行業務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. (略)

4. (略)

(注) 下線は、当省が付した。

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

旅行業者	取組内容
Tb	<ul style="list-style-type: none"> 平成 20 年度末に各支店の中堅クラス社員を招集して開催した会議において、バス協会作成の法令遵守の資料を配布し、i) 運転者の 1 日の拘束時間は原則 13 時間以内であること、ii) 道路交通法が改正され、乗客の席もシートベルトの着用が義務付けられたこと、iii) 乗務距離が 670 km 以上の運行においては貸切バスの運転者は 2 人乗務となることを周知 国による貸切バスの安全運行に関する新たな取組について、随時、グループ会社にその内容を周知
Tc	<ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年 3 月、あずみ野観光バスの事故を契機に、各営業所で契約しているバス運賃や旅程等を実態調査 平成 19 年 7 月、各営業所に対し、i) 今後作成する日程については、原則 13 時間のルールを守ること、ii) それを超える場合は、「2 人乗務」とすることも必要である旨周知 年 4 回程度開催している全国本部長会議において、i) 企画内容は 13 時間以内であること、ii) 同一乗務員は 16 時間以内週 2 日、それ以上は 2 人乗務とすること、iii) 区域外配車は行わないことなど当面の対応策を確認 上記の全国本部長会議の内容を社内報に掲載して社員に周知
Ta	<ul style="list-style-type: none"> 平成 20 年 4 月、バスの安全運行基準を作成し、貸切バス運転手の乗務に関する基準について、i) 1 日当たりの走行距離は 600 km 以内とする、ii) 1 日当たりの拘束時間は 13 時間を基本とし、最大 16 時間までとする、iii) 出発地の出発時刻は午前 6 時以降とするなどとし、社内で共有 平成 20 年 4 月に貸切バス品質管理規定等を作成し、バス会社選定基準（バス会社の過去数年間の事故・法令違反経歴、信用、自動車保険加入条件に基づき選定する。）、手配上の注意義務等（シートベルト付きバスを確保する。交通規則の遵守と安全運転に関する担当運転手への指導がなされているか注意する等。）を社内で共有 企画旅行は各支店内の商品会議で料金、行程、時間等をチェック 支部ごとに年 2 回程度開催している契約先のバス事業者との連絡会において、安全運行基準の内容を周知 旅行添乗員又は派遣会社の責任者を対象に安全運行研修を実施
Td	<ul style="list-style-type: none"> 平成 19 年 7 月、貸切バス事業者と共同で安全運行のための協議会を結成し、同協議会で策定した安全基準規程に基づき指導徹底 同協議会は、毎年協議会加入のバス事業者を監査し、5 段階で評価（A ランクのところは 2 年後監査、B ランクのところは改善書を提出させた上、1 年後監査、C ランクのところは再度監査し、改善されなければ取引を停止）。 協議会の安全対策を協議会及び社内で共同認識 自動車事故対策機構の講師を招き勉強会を開催

(注) 当省の調査結果による。

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

旅行業者	内容
Tb	<p>契約更新の際に貸切バス事業者が提出する事業者の安全運行基礎データを基に、営業所において事業者を選定すると説明</p> <p>しかし、当省の調査結果では、公示運賃を下回る金額の独自の料金表を作成し、当該料金を受け入れる貸切バス事業者を選定</p>
Tc	<ul style="list-style-type: none"> 安全面での担保が期待される比較的大規模な貸切バス事業者を選定 営業所では、過去の実績を基に、取引を行うメイン、サブ、その他の3事業者を選定し、おおむね5：3：2の割合で運行を依頼
Ta	<ul style="list-style-type: none"> 契約の際に貸切バス事業者から提出される業務概況等の資料や過去の事故、違反経歴、保険加入状況等に基づき選定 契約は、原則本社一括で実施。リスク分散のために1事業者に集中しないように依頼
Td	<ul style="list-style-type: none"> 協議会加入の貸切バス事業者とのみ契約 協議会への入会には会員の3分の2以上の同意が必要

(注) 当省の調査結果による。

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

旅行業者	交替運転者の配置に係る具体的取決め事項	交替運転者を配置する場合の契約運賃に係る具体的取決め事項
Tb	<ul style="list-style-type: none"> 特段の取決めはない 交替運転者の配置は法令遵守の観点から貸切バス事業者自らが判断するものと認識 	<p>特段の取決めはなく、運転者数にかかわらず一定の運賃で契約</p>
Tc	<p>1日当たりの行程が13時間を超える場合は交替運転者を配置</p>	<ul style="list-style-type: none"> 規程上の取決めはないが、交替運転者を廃止する場合、1～2万円弱を追加 ただし、運行内容の実態（交替運転者が依頼どおりに配置されたか否か）までは未確認
Ta	<p>1日当たりの走行距離が600km以上又は拘束時間が16時間を超過する場合は交替運転者を配置</p>	<ul style="list-style-type: none"> 特段の取決めはない 特別安いツアーをバス事業者に依頼していない
Td	<p>1日当たりの走行距離が600km以上の場合及び夜間バスには交替運転者を配置</p>	<p>規程上の取決めはないが、交替運転者を配置する場合、時間単価2,700円を時間数に応じて上乘せ</p>

(注) 当省の調査結果による。

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）

区分	事例番号	事業者	旅行業者	運行日、行程	旅行計画上の運転者の拘束時間	運転者の実際の拘束時間	届出運賃に対する收受運賃の割合
1) 旅行計画の段階で運転者の拘束時間が16時間を超過しているもの	①	貸切バス事業者 Di (宮城県)	国内旅行業者 Tc	5/25 仙台～新潟	16時間15分 (6:30～22:45)	17時間 (5:30～22:30)	29.9%
	②	貸切バス事業者 Cx (香川県)	国内旅行業者 Tc	5/10 富山(黒部ダム)～丸亀	17時間 (7:20～24:20)	18時間13分 (6:20～24:33)	25.0%
2) 旅行計画の内容が回送時間等を考慮すると16時間を超過するおそれがあるもの	①	貸切バス事業者 Eg (北海道)	国内旅行業者 Tc	10/26 旭川～北湯沢	14時間10分 (6:20～20:30)	16時間5分 (5:55～22:00)	31.5%
	②	貸切バス事業者 Dq (宮城県)	国内旅行業者 Tc	5/1 仙台～秋田	15時間 (6:50～21:50)	17時間45分 (5:15～23:00)	34.6%
	③	貸切バス事業者 Dq (宮城県)	国内旅行業者 To	5/4 仙台～東京	15時間 (7:00～22:00)	17時間 (5:45～22:45)	37.2%
	④	貸切バス事業者 Di (宮城県)	国内旅行業者 Ta	5/1 塩釜～塩釜	15時間20分 (7:10～22:30)	16時間10分 (6:20～22:30)	32.7%
	⑤	貸切バス事業者 Di (宮城県)	国内旅行業者 Tc	5/3 白馬～仙台泉	15時間30分 (7:30～23:00)	16時間15分 (7:20～23:35)	43.7%
	⑥	貸切バス事業者 Cx (香川県)	国内旅行業者 Tc	5/5 長崎(壱岐)～高松・三本松	15時間40分 (8:00～23:40)	18時間20分 (7:25～25:45)	54.7%
	⑦	貸切バス事業者 Cx (香川県)	国内旅行業者 Tc	5/28 長野(善光寺・軽井沢)～丸亀	15時間30分 (8:00～23:30)	17時間 (7:05～24:05)	45.3%
	⑧	貸切バス事業者 Bg (香川県)	国内旅行業者 Tn	5/4 香川県坂出市～京都府(得浄明院等)	14時間40分 (6:20～21:00)	16時間10分 (5:35～21:45)	43.9%
	⑨	貸切バス事業者 Ez (福岡県)	国内旅行業者 Tf	5/4 福岡(小倉・博多)～天草	14時間20分 (7:00～21:20)	21時間 (4:30～25:30)	22.2%
3) 旅行計画にタイムスケジュールが記載されていないことが原因とみられるもの	①	貸切バス事業者 Ca (愛知県)	国外旅行業者 Vb	5/10 セントレア空港～伊勢神宮、鳥羽、奈良、大阪	不明 (6:00～不明)	16時間20分 (4:40～21:00)	56.0%

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「旅行計画上の運転者の拘束時間」は、旅行計画に記載されている配車時刻から到着時刻までの時間を基に算定した。

3 「運転者の実際の拘束時間」は、運転者の乗務記録の出庫(又は始業)時刻から帰庫(又は終業)時刻までの時間を基に算定した。

4 「届出運賃に対する收受運賃の割合」は、「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)」により算定した数値である。

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）

事業者	事例の内容								
<p>1－① 貸切バス事業者Di (宮城県)</p>	<p>○ 同事業者の平成20年5月25日の乗務記録等をみると、出庫から帰庫までの記録が16時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画（行程表）をみると、出発地への配車時刻が6:30、帰りの到着時刻が22:45で運転者の拘束時間は16時間15分となっており、交替運転者を配置しなければ当初から改善基準告示が定める拘束時間の基準（16時間）を超える計画となっている。</p> <p>○ 同事業者は、改善基準告示違反となったことについて、当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の29.9%であるが、旅行会社の仕事を引き受けないと売上が確保できないとしており、収受運賃が安く交替運転者を配置できなかったとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 689 1390 958"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>収受運賃、届出運賃、収受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/25 仙台～新潟</td> <td>配車時刻：6:30 到着時刻：22:45 運転者の拘束時間：16時間15分</td> <td>出庫時刻：5:30 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間：17時間</td> <td>収受運賃：94,500円 届出運賃：315,840円 収受率：29.9%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	5/25 仙台～新潟	配車時刻：6:30 到着時刻：22:45 運転者の拘束時間：16時間15分	出庫時刻：5:30 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間：17時間	収受運賃：94,500円 届出運賃：315,840円 収受率：29.9%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率						
5/25 仙台～新潟	配車時刻：6:30 到着時刻：22:45 運転者の拘束時間：16時間15分	出庫時刻：5:30 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間：17時間	収受運賃：94,500円 届出運賃：315,840円 収受率：29.9%						
<p>1－② 貸切バス事業者Cx (香川県)</p>	<p>○ 同事業者の平成20年5月9日～10日の乗務記録等をみると、2日目（5月10日）の運行が16時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画をみると、出発地への配車時刻が7:20、帰りの到着時刻が24:20で運転者の拘束時間は17時間となっており、交替運転者を配置しなければ当初から改善基準告示が定める拘束時間の基準（16時間）を超える計画となっている。</p> <p>○ 当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の25%となっているが、同事業者は、旅行業者からの旅行計画が提示された場合、バス・運転者のスケジュールが空いていれば契約するとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 1444 1390 1713"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>収受運賃、届出運賃、収受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/9～10 丸亀～黒部</td> <td>配車時刻：7:20 到着時刻：24:20 運転者の拘束時間：17時間</td> <td>出庫時刻：6:20 帰庫時刻：24:33 運転者の拘束時間：18時間13分</td> <td>収受運賃：132,300円 届出運賃：528,990円 収受率：25.0%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	5/9～10 丸亀～黒部	配車時刻：7:20 到着時刻：24:20 運転者の拘束時間：17時間	出庫時刻：6:20 帰庫時刻：24:33 運転者の拘束時間：18時間13分	収受運賃：132,300円 届出運賃：528,990円 収受率：25.0%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率						
5/9～10 丸亀～黒部	配車時刻：7:20 到着時刻：24:20 運転者の拘束時間：17時間	出庫時刻：6:20 帰庫時刻：24:33 運転者の拘束時間：18時間13分	収受運賃：132,300円 届出運賃：528,990円 収受率：25.0%						

<p>2-① 貸切バス事業者 Eg (北海道)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 10 月 26 日の乗務記録等をみると、次のとおり、出庫から帰庫までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ 当該運送の旅行計画（行程表）をみると、旅行客の集合場所が 9 か所設けられ、最初の集合場所の出発時間は 6 時 20 分、最後の集合場所の出発時間は 9 時 30 分となっており、旭川到着は 20 時 30 分の 14 時間 10 分の行程となっている。これに車庫までの往復の回送時間等を勘案すると、交替運転者を配置しなければ法定拘束時間（16 時間）を超えることが予想できたとみられる。</p> <p>○ 当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の 31.5%となっているが、同事業者は、明らかに採算割れするもの以外は、その金額が届出運賃に比べて低くても仕事量を確保するためには引き受けざるを得ないとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 600 1390 869"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>収受運賃、届出運賃、収受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10/26 旭川～北湯沢</td> <td>配車時刻：6:20 到着時刻：20:30 運転者の拘束時間：14 時間 10 分</td> <td>出庫時刻：5:55 帰庫時刻：22:00 運転者の拘束時間：16 時間 5 分</td> <td>収受運賃：68,250 円 届出運賃：216,720 円 収受率：31.5%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	10/26 旭川～北湯沢	配車時刻：6:20 到着時刻：20:30 運転者の拘束時間：14 時間 10 分	出庫時刻：5:55 帰庫時刻：22:00 運転者の拘束時間：16 時間 5 分	収受運賃：68,250 円 届出運賃：216,720 円 収受率：31.5%				
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率										
10/26 旭川～北湯沢	配車時刻：6:20 到着時刻：20:30 運転者の拘束時間：14 時間 10 分	出庫時刻：5:55 帰庫時刻：22:00 運転者の拘束時間：16 時間 5 分	収受運賃：68,250 円 届出運賃：216,720 円 収受率：31.5%										
<p>2-②、③ 貸切バス事業者 Dq (宮城県)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 5 月 1 日及び 4 日の乗務記録等をみると、次のとおり、出庫から帰庫までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ これらの旅行計画（行程表）をみると、出発から帰りの到着までの時間がいずれも 15 時間の行程であり、これらに往復の回送時間等を勘案すると、交替運転者を配置しなければ法定拘束時間（16 時間）を超えることが予想できたとみられる。</p> <p>○ 当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の前者が 34.6%、後者が 37.2%となっているが、同事業者は、運転者の拘束時間が 16 時間を超える場合であっても、経費節減又は乗務員の手配がつかないなどの理由から 1 人乗務で対応せざるを得ないことがあるとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 1435 1390 1883"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>収受運賃、届出運賃、収受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/1 仙台～秋田</td> <td>配車時刻：6:50 到着時刻：21:50 運転者の拘束時間：15 時間</td> <td>出庫時刻：5:15 帰庫時刻：23:00 運転者の拘束時間：17 時間 45 分</td> <td>収受運賃：84,000 円 届出運賃：242,760 円 収受率：34.6%</td> </tr> <tr> <td>5/4 仙台～東京</td> <td>配車時刻：7:00 到着時刻：22:00 運転者の拘束時間：15 時間</td> <td>出庫時刻：5:45 帰庫時刻：22:45 運転者の拘束時間：17 時間</td> <td>収受運賃：105,000 円 届出運賃：282,345 円 収受率：37.2%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	5/1 仙台～秋田	配車時刻：6:50 到着時刻：21:50 運転者の拘束時間：15 時間	出庫時刻：5:15 帰庫時刻：23:00 運転者の拘束時間：17 時間 45 分	収受運賃：84,000 円 届出運賃：242,760 円 収受率：34.6%	5/4 仙台～東京	配車時刻：7:00 到着時刻：22:00 運転者の拘束時間：15 時間	出庫時刻：5:45 帰庫時刻：22:45 運転者の拘束時間：17 時間	収受運賃：105,000 円 届出運賃：282,345 円 収受率：37.2%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率										
5/1 仙台～秋田	配車時刻：6:50 到着時刻：21:50 運転者の拘束時間：15 時間	出庫時刻：5:15 帰庫時刻：23:00 運転者の拘束時間：17 時間 45 分	収受運賃：84,000 円 届出運賃：242,760 円 収受率：34.6%										
5/4 仙台～東京	配車時刻：7:00 到着時刻：22:00 運転者の拘束時間：15 時間	出庫時刻：5:45 帰庫時刻：22:45 運転者の拘束時間：17 時間	収受運賃：105,000 円 届出運賃：282,345 円 収受率：37.2%										

<p>2-④、⑤ 貸切バス事業者 Di (宮城県)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 5 月 1 日及び 3 日の乗務記録等をみると、出庫から帰庫までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画（行程表）をみると、配車から帰りの到着までの時間はいずれも 15 時間 30 分の行程であり、これらに往復の回送時間等を勘案すると、交替運転者を配置しなければ拘束時間（16 時間）を超えることが予想できたとみられる。</p> <p>○ 当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の前者が 32.7%、後者が 43.7%となっているが、同事業者は、営業所までの回送時間を含めると、この時期のこのコースでは運転者の法定拘束時間を超えることは予想されたが、引き受けなければ次の契約を断られるおそれがあること、旅行会社の示す運賃では採算がとれないことから、交替運転者を配置しなかったとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 600 1390 1043"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>収受運賃、届出運賃、収受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/1 塩釜～益子、那須高原</td> <td>配車時刻：7:00 到着時刻：22:30 運転者の拘束時間：15 時間 30 分</td> <td>出庫時刻：6:20 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間：16 時間 10 分</td> <td>収受運賃：73,500 円 届出運賃：224,490 円 収受率：32.7%</td> </tr> <tr> <td>5/3 白馬～仙台泉</td> <td>配車時刻：7:30 到着時刻：23:00 運転者の拘束時間：15 時間 30 分</td> <td>出庫時刻：7:20 帰庫時刻：23:35 運転者の拘束時間：16 時間 15 分</td> <td>収受運賃：220,500 円 届出運賃：504,630 円 収受率：43.7%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	5/1 塩釜～益子、那須高原	配車時刻：7:00 到着時刻：22:30 運転者の拘束時間：15 時間 30 分	出庫時刻：6:20 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間：16 時間 10 分	収受運賃：73,500 円 届出運賃：224,490 円 収受率：32.7%	5/3 白馬～仙台泉	配車時刻：7:30 到着時刻：23:00 運転者の拘束時間：15 時間 30 分	出庫時刻：7:20 帰庫時刻：23:35 運転者の拘束時間：16 時間 15 分	収受運賃：220,500 円 届出運賃：504,630 円 収受率：43.7%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率										
5/1 塩釜～益子、那須高原	配車時刻：7:00 到着時刻：22:30 運転者の拘束時間：15 時間 30 分	出庫時刻：6:20 帰庫時刻：22:30 運転者の拘束時間：16 時間 10 分	収受運賃：73,500 円 届出運賃：224,490 円 収受率：32.7%										
5/3 白馬～仙台泉	配車時刻：7:30 到着時刻：23:00 運転者の拘束時間：15 時間 30 分	出庫時刻：7:20 帰庫時刻：23:35 運転者の拘束時間：16 時間 15 分	収受運賃：220,500 円 届出運賃：504,630 円 収受率：43.7%										

<p>2-⑥、⑦ 貸切バス事業者 Cx (香川県)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 5 月 3～5 日及び 26 日～28 日の乗務記録等をみると、前者は 5 月 5 日、後者は 5 月 28 日の業務開始から終了までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画をみると、出発から帰りの到着までの時間が、5 月 5 日は 15 時間 40 分、5 月 28 日は 15 時間 30 分の行程となっており、これらに回送時間等を勘案すると、交替運転者を配置しなければ法定拘束時間（16 時間）を超えることが予想できたとみられる。</p> <p>○ 当該運送契約における収受運賃は、届出運賃の前者が 54.7%、後者が 45.3%となっているが、同事業者は、旅行業者からの旅行計画が提示された場合、バス・運転者のスケジュールが空いていれば契約するとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 1574 1426 2018"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>収受運賃、届出運賃、収受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/3～5 三本松・高松～佐賀～長崎（壱岐）～高松・三本松</td> <td>配車時刻：8:00 到着時刻：23:40 運転者の拘束時間：15 時間 40 分</td> <td>出庫時刻：7:25 帰庫時刻：25:45 運転者の拘束時間：18 時間 20 分</td> <td>収受運賃：231,000 円 届出運賃：422,415 円 収受率：54.7%</td> </tr> <tr> <td>5/26～28 丸亀～長野（善光寺・軽井沢）～丸亀</td> <td>配車時刻：8:00 到着時刻：23:30 運転者の拘束時間：15 時間 30 分</td> <td>出庫時刻：7:05 帰庫時刻：24:05 運転者の拘束時間：17 時間</td> <td>収受運賃：252,000 円 届出運賃：556,395 円 収受率：45.3%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率	5/3～5 三本松・高松～佐賀～長崎（壱岐）～高松・三本松	配車時刻：8:00 到着時刻：23:40 運転者の拘束時間：15 時間 40 分	出庫時刻：7:25 帰庫時刻：25:45 運転者の拘束時間：18 時間 20 分	収受運賃：231,000 円 届出運賃：422,415 円 収受率：54.7%	5/26～28 丸亀～長野（善光寺・軽井沢）～丸亀	配車時刻：8:00 到着時刻：23:30 運転者の拘束時間：15 時間 30 分	出庫時刻：7:05 帰庫時刻：24:05 運転者の拘束時間：17 時間	収受運賃：252,000 円 届出運賃：556,395 円 収受率：45.3%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	収受運賃、届出運賃、収受率										
5/3～5 三本松・高松～佐賀～長崎（壱岐）～高松・三本松	配車時刻：8:00 到着時刻：23:40 運転者の拘束時間：15 時間 40 分	出庫時刻：7:25 帰庫時刻：25:45 運転者の拘束時間：18 時間 20 分	収受運賃：231,000 円 届出運賃：422,415 円 収受率：54.7%										
5/26～28 丸亀～長野（善光寺・軽井沢）～丸亀	配車時刻：8:00 到着時刻：23:30 運転者の拘束時間：15 時間 30 分	出庫時刻：7:05 帰庫時刻：24:05 運転者の拘束時間：17 時間	収受運賃：252,000 円 届出運賃：556,395 円 収受率：45.3%										

<p>2-⑧ 貸切バス事業者 Bg (香川県)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 5 月 4 日の乗務記録等をみると、始業から終業までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画（行程表）をみると、出発から帰りの到着までの時間が 14 時間 40 分となっており、往復の回送時間等を勘案すると、交替運転者を配置しなければ法定拘束時間（16 時間）を超えることが予想できたとみられる。</p> <p>○ 当該運送契約における收受運賃は、届出運賃の 43.9%となっているが、同事業者は、行程及び配車時刻に基づく出勤時刻を算出した上で、拘束時間内にて運行できると判断したとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 517 1390 786"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>收受運賃、届出運賃、收受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/4 香川県坂出市～京都府（得浄明院等）</td> <td>配車時刻：6:20 到着時刻：21:00 運転者の拘束時間：14 時間 40 分</td> <td>始業時刻：5:35 終業時刻：21:45 運転者の拘束時間：16 時間 10 分</td> <td>收受運賃：94,500 円 届出運賃：215,355 円 收受率：43.9%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	收受運賃、届出運賃、收受率	5/4 香川県坂出市～京都府（得浄明院等）	配車時刻：6:20 到着時刻：21:00 運転者の拘束時間：14 時間 40 分	始業時刻：5:35 終業時刻：21:45 運転者の拘束時間：16 時間 10 分	收受運賃：94,500 円 届出運賃：215,355 円 收受率：43.9%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	收受運賃、届出運賃、收受率						
5/4 香川県坂出市～京都府（得浄明院等）	配車時刻：6:20 到着時刻：21:00 運転者の拘束時間：14 時間 40 分	始業時刻：5:35 終業時刻：21:45 運転者の拘束時間：16 時間 10 分	收受運賃：94,500 円 届出運賃：215,355 円 收受率：43.9%						
<p>2-⑨ 貸切バス事業者 Ez (福岡県)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 5 月 4 日の乗務記録等をみると、出庫から帰庫までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画（行程表）をみると、出発から帰りの到着までの時間が 14 時間 20 分となっており、往復の回送時間等を勘案すると、交替運転者を配置しなければ法定拘束時間（16 時間）を超えることが予想できたとみられる。</p> <p>○ 当該運送契約における收受運賃は、届出運賃の 22.2%となっているが、同事業者は、付き合いのある旅行業者からどうしても請け負ってほしいと言われたため引き受けたとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 1272 1390 1541"> <thead> <tr> <th>行程</th> <th>旅行計画上の拘束時間</th> <th>実際の拘束時間</th> <th>收受運賃、届出運賃、收受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/4 福岡（小倉・博多）～天草</td> <td>配車時刻：7:00 到着時刻：21:20 運転者の拘束時間：14 時間 20 分</td> <td>出庫時刻：4:30 帰庫時刻：25:30 運転者の拘束時間：21 時間</td> <td>收受運賃：63,000 円 届出運賃：283,500 円 收受率：22.2%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	收受運賃、届出運賃、收受率	5/4 福岡（小倉・博多）～天草	配車時刻：7:00 到着時刻：21:20 運転者の拘束時間：14 時間 20 分	出庫時刻：4:30 帰庫時刻：25:30 運転者の拘束時間：21 時間	收受運賃：63,000 円 届出運賃：283,500 円 收受率：22.2%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	收受運賃、届出運賃、收受率						
5/4 福岡（小倉・博多）～天草	配車時刻：7:00 到着時刻：21:20 運転者の拘束時間：14 時間 20 分	出庫時刻：4:30 帰庫時刻：25:30 運転者の拘束時間：21 時間	收受運賃：63,000 円 届出運賃：283,500 円 收受率：22.2%						

<p>3-① 貸切バス事業者 Ca (愛知県)</p>	<p>○ 同事業者の平成 20 年 5 月 10 日の乗務記録等をみると、出庫から帰庫までの記録が 16 時間を超え、運転者の拘束時間が改善基準告示違反となっている。</p> <p>○ この旅行計画（行程表）をみると、出発時間は明記されているが、それ以外のタイムスケジュールは記載されておらず、どの程度の時間を要する運行か不明となっている。</p> <p>当該事業者は、外国人を対象としたツアーの場合、運行日程は当日、現地で決められることが多く、事前には把握できないとしている。</p> <p>○ 当該運送契約における收受運賃は、届出運賃の 56%となっているが、同事業者は、どの程度時間を要する運行なのか判断できなかったこと、旅行業者の示す運賃では採算がとれないことから、交替運転者を配置しなかったとしている。</p> <table border="1" data-bbox="379 555 1390 891"> <thead> <tr> <th data-bbox="379 555 571 645">行程</th> <th data-bbox="571 555 815 645">旅行計画上の拘束時間</th> <th data-bbox="815 555 1082 645">実際の拘束時間</th> <th data-bbox="1082 555 1390 645">收受運賃、届出運賃、 收受率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="379 645 571 891">5/10 セント レア空港～ 伊勢神宮、鳥 羽真珠島、奈 良東大寺、大 阪</td> <td data-bbox="571 645 815 891">配車時刻：6:00 到着時刻：不明 運転者の拘束時間 ：不明</td> <td data-bbox="815 645 1082 891">出庫時刻：4:40 帰庫時刻：21:00 運転者の拘束時間 ：16 時間 20 分</td> <td data-bbox="1082 645 1390 891">收受運賃：151,200 円 届出運賃：269,850 円 收受率：56.0%</td> </tr> </tbody> </table>	行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	收受運賃、届出運賃、 收受率	5/10 セント レア空港～ 伊勢神宮、鳥 羽真珠島、奈 良東大寺、大 阪	配車時刻：6:00 到着時刻：不明 運転者の拘束時間 ：不明	出庫時刻：4:40 帰庫時刻：21:00 運転者の拘束時間 ：16 時間 20 分	收受運賃：151,200 円 届出運賃：269,850 円 收受率：56.0%
行程	旅行計画上の拘束時間	実際の拘束時間	收受運賃、届出運賃、 收受率						
5/10 セント レア空港～ 伊勢神宮、鳥 羽真珠島、奈 良東大寺、大 阪	配車時刻：6:00 到着時刻：不明 運転者の拘束時間 ：不明	出庫時刻：4:40 帰庫時刻：21:00 運転者の拘束時間 ：16 時間 20 分	收受運賃：151,200 円 届出運賃：269,850 円 收受率：56.0%						

- (注) 1 当省の調査結果による。
- 2 表中の届出運賃は、「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）」により算定した数値である。
- 3 收受率は、届出運賃に対する收受運賃の割合を示す。

5/16 FRI 10:53 FAX 022 22 166

00

国内企画書	コースNo	サブタイトル

朝食	: 回
昼食	: 1回
夕食	: 回

添乗員同行: ○
 1人参加受付: ×
 最少催行人員: 20名
 集計区分:
 国内方面区分:

交通区分:
 名簿要否: 要
 交代区分: 無
 合同経費: 定率 0.0%
 代配率: 0.0%

1
日間

7979円~
 7979円

出発日と代金(おひとり様)

月	日	区分	代金
5月	18(日)・24(土)・25(日)	4名以上	7,979
		3名1室	
		2名1室	
		区分	代金B
		4名以上	
		3名1室	
		2名1室	
		区分	代金C
		4名以上	
		3名1室	
		2名1室	

集合場所・時間 / 仙台空港 : 分

行程

A 乗(6:30) ← 仙台駅(7:00) → 鉤取(7:30)
 B 有(6:30) → 蟹鉶白石店(7:45)
 C 有(6:30) → 高砂(7:00)

乗車地への到着時間が6:30、降車地への到着時間が22:45となっており、その間の運転者の拘束時間が16時間15分となっている(行政評価局脚注)。

— <東北・磐越・北陸・関越道> — 塩沢石打 IC —
 — 穴日町温泉ホテル木の芽飯「豪華30種類のバイキング」(12:00~13:10) — 南魚沼しおざわ産こしひかり特A地区米
 直売所直売付付とプチおむすび・かぐら南魚味噌・手作りたくあん農家のお振舞い体験(13:30~14:00) —
 蔵有蔵 結いの里「10000坪の菜の花見物」(14:20~15:00) — 魚野の里「越後銘酒の試飲とお買いもの」(15:25~16:00)

各乗車地(21:00~22:45)到着
 ※お申込の際に選べるお土産を選択してください。

様

お世話になりました。
 行程は上記になりました。
 場所は別紙参照下さい。

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

(単位：件、%)

旅行業者	収受率 50%未満の 契約数	収受率 50~100% 未満の契約数	収受率 100%以 上の契約数	合計	該当事例No.
Tb	7(33.3)	9(42.9)	5(23.8)	21(100)	8, 12, 112, 139, 140, 145, 146, 153, 173, 186, 187, 206, 212, 322, 338, 341, 342, 345, 366, 367, 368
Tc	29(87.9)	4(12.1)	0	33(100)	1, 2, 25, 34, 35, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 69, 71, 80, 81, 141, 158, 164, 174, 175, 182, 183, 286, 287, 288, 324
Ta	9(50.0)	8(44.4)	1(5.6)	18(100)	10, 76, 77, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 89, 96, 100, 105, 107, 108, 113, 114, 142
Td	2(40.0)	3(60.0)	0	5(100)	78, 168, 169, 184, 185
合計	47(61.0)	24(31.2)	6(7.8)	77(100)	

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本表は、当省が調査した 369 運行のうち、調査対象とした 4 旅行業者が発注した契約の収受率を示したものである。

3 収受率は、貸切バス事業者の届出運賃に対する運送契約額の割合を示す。

4 該当事例No.は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」の事例No.を示す。

5 () 内は、構成比である。

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

事業者	事例の内容																				
Di (宮城県)	<p>○ 同事業者は、平成 20 年 10 月 26 日の運行（仙台から福島県内の日帰りツアー）について、10 月 16 日に旅行業者から送付された旅行計画に基づき契約しているが、運行日の 2 日前の 24 日になって、行程と契約金額が変更された全く別の旅行計画が送付されている。</p> <p>○ 行程が変更されたことにより、当初より約 90 km 運行距離が増加し、運転者の負担が増加している。また、距離が増加しているにもかかわらず、收受運賃は当初の 95,000 円から 90,000 円に減額されている。</p> <p>なお、本契約の收受率は 48.7%にとどまっている。</p> <p>○ 同事業者は、急な変更であっても、旅行会社の仕事を引き受けなければ売上げが確保できないことから引き受けざるを得なかったとしている。</p> <table border="1" data-bbox="363 683 1374 1099"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>行程</th> <th>收受運賃</th> <th>運行距離</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>変更前</td> <td>仙台駅前～五色沼～猪苗代～中津川溪谷～浄土平～仙台市内（日帰り）</td> <td>95,000 円</td> <td>423 km</td> <td>10/16 に F A X 受理</td> </tr> <tr> <td>変更後</td> <td>仙台市泉中央～飯森山～芦ノ牧温泉～塔のへつり～大内宿～仙台市内（日帰り）</td> <td>90,000 円</td> <td>513 km</td> <td>10/24 に F A X 受理</td> </tr> <tr> <td colspan="2">契約変更による不利益</td> <td>5,000 円減額</td> <td>90 km増加</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	区分	行程	收受運賃	運行距離	備考	変更前	仙台駅前～五色沼～猪苗代～中津川溪谷～浄土平～仙台市内（日帰り）	95,000 円	423 km	10/16 に F A X 受理	変更後	仙台市泉中央～飯森山～芦ノ牧温泉～塔のへつり～大内宿～仙台市内（日帰り）	90,000 円	513 km	10/24 に F A X 受理	契約変更による不利益		5,000 円減額	90 km増加	
区分	行程	收受運賃	運行距離	備考																	
変更前	仙台駅前～五色沼～猪苗代～中津川溪谷～浄土平～仙台市内（日帰り）	95,000 円	423 km	10/16 に F A X 受理																	
変更後	仙台市泉中央～飯森山～芦ノ牧温泉～塔のへつり～大内宿～仙台市内（日帰り）	90,000 円	513 km	10/24 に F A X 受理																	
契約変更による不利益		5,000 円減額	90 km増加																		
Dm (香川県)	<p>○ 旅行日の直前に旅行業者から連絡があり、配車場所が隣接する愛媛県四国中央市から徳島県徳島市へと変更されている。</p> <p>○ これにより、配車時間が往復で 4 時間以上増加。運転者の拘束時間が 21 時間 40 分となり、運転者の負担が増加している。</p> <p>○ 本件については、交替運転者が配置されていないため、改善基準告示を 5 時間 40 分超過する違反運行となっている。</p> <p>○ また、配車場所が変更されたことにより、区域外運送となっている。</p> <p>○ 同事業者では、本契約は営業区域に配車する旅行計画であったため引き受けたが、旅行業者が直前になって営業区域外への配車を要請してきたものであり、契約解除も考えたが、利用者への迷惑も考えてやむをえず引き受けたとしている。</p> <table border="1" data-bbox="363 1579 1374 1832"> <thead> <tr> <th>当初の旅行行程</th> <th>変更後の旅行行程</th> <th>運転者の拘束時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5/4 愛媛県四国中央市～広島～愛媛県四国中央市（日帰り）</td> <td>5/4 徳島県徳島市～広島～徳島市（日帰り）</td> <td>出庫時刻：5:20 (5/4) 帰車時刻：3:00 (5/5) 拘束時間：21 時間 40 分 ※拘束時間が 4 時間増加 (改善基準告示を 5 時間 40 分超過)</td> </tr> </tbody> </table>	当初の旅行行程	変更後の旅行行程	運転者の拘束時間	5/4 愛媛県四国中央市～広島～愛媛県四国中央市（日帰り）	5/4 徳島県徳島市～広島～徳島市（日帰り）	出庫時刻：5:20 (5/4) 帰車時刻：3:00 (5/5) 拘束時間：21 時間 40 分 ※拘束時間が 4 時間増加 (改善基準告示を 5 時間 40 分超過)														
当初の旅行行程	変更後の旅行行程	運転者の拘束時間																			
5/4 愛媛県四国中央市～広島～愛媛県四国中央市（日帰り）	5/4 徳島県徳島市～広島～徳島市（日帰り）	出庫時刻：5:20 (5/4) 帰車時刻：3:00 (5/5) 拘束時間：21 時間 40 分 ※拘束時間が 4 時間増加 (改善基準告示を 5 時間 40 分超過)																			

(注) 当省の調査結果による。

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

(単位：事業者、%)

区分	調査数	常にある	時々ある	ない	無回答
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)			
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ている	2,629 (100)	105 (4.0)	943 (35.9)	1,246 (47.4)	335 (12.7)
		1,048 (39.9)			
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)			
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)			

(注) 1 当省の事業者アンケート調査結果による。

2 () 内は、構成比である。

表Ⅱ－３－⑨ 旅行業者等の契約先からの無理な要求の内容

事業者	意見内容
Eb	旅行会社が組むスケジュールは、机上の距離・時間で計算するため、実際の道路状況とまったくかけ離れており、法定速度を超えざるを得ない運行が行われている。お客様のため、また、安全運行のためにも指導を望む。
At	予約時の行程と最終行程に差があり、運転者の拘束時間が16時間を超過することがある。2人乗務にするため、追加料金を求めても応じてもらえない。提出される行程表に時間取りがされていない、仮にされていても無理な時間取りである。契約時の行程と違う行程（改善基準告示違反）を乗務員に当日強要する添乗員がいる。
Dj	運転者の運転時間・拘束時間と休息期間＝基本原則の確保が過労運転防止との観点から、監督官庁から強く指導・監督を受け、各バス会社はこれの厳守を実施しているが、旅行会社の中には運転時間・拘束時間・休息期間を守らずに旅行計画を立てバス会社に依頼してくることがある。バス会社が過労運転を理由に時間の短縮を要望すると、バスの運行依頼がなくなってしまう。旅行会社に過労運転防止を指導・監督していただきたい。
Em	<ul style="list-style-type: none"> ・ 複数の集客場所があるのに事前提示がなく、当日指示により、運転者の拘束時間が長時間化する。 ・ 配車から到着までの時間を基準内に納めるため、実際にはスピード違反をしなければ運行できないような行程時間を提示される。（こちらでのチェックで防止に努めているが、100%のチェックができないのが実情） ・ 受注時には問題ない行程であっても、最終確認時に基準を超える行程を示され、要員等の問題で対応できないことがある。 ・ 当日になって、追加目的地を添乗員から指示される。
Ek	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配車場所、運行経路及び目的地が狭い場合やUターンできない場合、配車場所等の変更を申し入れても受け入れてもらえず、物損事故に至る場合がある。 ・ 乗降場所が駐停車禁止場所等で発着時間を守ってもらえず駐車違反になってしまったり、行程が時間的に遅れているのにコース変更等が受け入れてもらえず最大拘束時間を超えてしまったりすることがある。 ・ 走行中に添乗員等が席を立ち、ブレーキを踏んで車内事故に至ったケースもあった。バス業界としては旅行業界に対して改善基準などの法令内容を継続して説明する努力をしているが、現場担当業者の認識はまだ不十分であり、違反してもバス会社が罰せられるだけで自分達にはあまり関係が無いというスタンスが見られる。安全に関わる法令等の遵守義務を旅行業者にも罰則付で与えなければ改善がスムーズに行かないのではないかと思う。
Hj	大手旅行業者 Tc は、800 km以上の走行で、事後の運賃提示は9万円。ここから13%の手数料が徴収され、有料道路料金の立替金額の10%がカットされる。つまり、9万円の提示に対しての支払額は7万8,300円。格安ツアーを企画するところはみな同様である。また、運転者の拘束時間は18時間を超え、法令で定める休憩時間もなく、法定速度では行程に遅れる。

(注) 当省の事業者アンケート調査結果による。

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

(単位：事業者、%)

区分	調査数	必要	どちらとも いけない	不要	無回答
契約先、利用者に対し届出・公示運賃制度、関係法令の周知徹底	2,629 (100)	1,732 (65.9)	551 (21.0)	87 (3.3)	259 (9.9)
適正な契約を結ぶためのガイドラインなどの作成	2,629 (100)	1,728 (65.7)	518 (19.7)	121 (4.6)	262 (10.0)
不適当な契約内容を提示・強要するような契約先への処分の実施	2,629 (100)	1,101 (41.9)	1,053 (40.1)	209 (7.9)	266 (10.1)
不適当な契約内容を提示・強要するような契約先を公表	2,629 (100)	997 (37.9)	1,102 (41.9)	253 (9.6)	277 (10.5)

(注) 1 当省の事業者アンケート調査結果による。

2 () 内は構成比である。

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））

事業者	意見
1 Hg	一般貸切旅客自動車運送事業に導入されている違反者に対する処分制度を旅行業者にも導入すべき。バス事業者は力関係から旅行業者に逆らえない。人命を危険にさらすような法令に違反する仕事を押しつけ、結果として事故が発生しても旅行業者には登録抹消のような処分はない。旅行業者はプロであり素人ではない。安全にはバス事業者共々責任を持つべきで悪質な業者はこの業界から退場させるべきである。
2 Hh	貸切バス事業者に対する監査は強化されているが、旅行業者に対する監査・罰則がないため、何ら解決に結びついていない。元を正すための指導・監督を実施する必要がある。
3 Hi	貸切バス事業者を規制するだけでなく、旅行業者を規制して欲しい。料金の算出方法・拘束時間・乗務距離等々あまりにも無知すぎる。

(注) 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。