

## 第 2 行政評価・監視の結果

### 1 貸切バス事業の現状等

貸切バス事業の現状等	説明図表番号
<p><b>(1) 貸切バス事業の現状</b></p> <p>貸切バス事業は、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として位置付けられており、観光輸送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、身近な輸送手段として、国民に広く利用されている。</p> <p><b>ア 事業者数及び保有車両数</b></p> <p>平成 11 年 5 月の道路運送法改正（平成 12 年 2 月施行）により、需給調整規制が廃止され、貸切バス事業は、免許制から許可制（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。）に移行された。</p> <p>これにより新規参入が容易となったことから、貸切バス事業者の数は、平成 11 年度の 2,336 事業者から 24 年度には 4,536 事業者（対 11 年度比 194.2%）まで増加したが、その後は微減し、27 年度には 4,508 事業者（同 193.0%）となっている。</p> <p>一方、保有車両数は、平成 11 年度の 3 万 7,661 台から 24 年度の 4 万 8,135 台（対 11 年度比 127.8%）へと増加し、引き続き 27 年度で 5 万 182 台（同 133.2%）まで増加しているが、その増加率は、同時期の事業者数のそれに比べて、低くなっている。</p> <p>また、1 事業者当たりの保有車両数をみると、平成 11 年度には 16.1 台であったものが 27 年度には 11.1 台（同 68.9%）へと減少しており、小規模な貸切バス事業者が増加していることがうかがわれる。</p> <p><b>イ 輸送人員及び営業収入</b></p> <p>貸切バスの輸送人員は、平成 11 年度には 2 億 5,161 万人であったものが 27 年度は 2 億 9,534 万人となっている。</p> <p>これを 1 事業者当たりで見ると、平成 11 年度には約 10 万 8,000 人であったものが、27 年度には約 6 万 6,000 人（同 61.1%）に減少している。</p> <p>次に、実働日車当たりの営業収入額の経年推移をみると、平成 11 年度に 8 万 519 円であったものが、23 年度は 6 万 2,129 円（同 72.0%）まで減少したが、近年は増加傾向がみられ、26 年度は 6 万 9,725 円（同 80.8%）、27 年度は 8 万 1,955 円（同 95.0%）となっている。この背景には、平成 26 年度から導入された新運賃・料金制度の影響があるものと考えられる（新運賃・料金制度については、後述 2(1)才参照）が、貸切バス事業者は、依然として</p>	<p>図表 1-①</p> <p>図表 1-②</p> <p>図表 1-② (再掲)</p>

厳しい経営環境に置かれていると考えられる。

### ウ 貸切バスに係る事故

貸切バスに係る重大事故（注）の報告件数は、平成 18 年から 27 年までの 10 年間では、300 件前後で推移しており、最も少なかった 21 年が 274 件、最も多かった 25 年が 356 件であった。

また、貸切バスに係る事故による死者数は、平成 18 年から 27 年までの 10 年間で、最も少なかった 27 年が 10 人、最も多かった 23 年が 27 人であった。

平成 24 年 4 月 29 日に発生した関越道高速ツアーバス事故では、高速ツアーバスが乗客 45 人を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、7 人が死亡し、38 人が重軽傷を負った。この事故を受けて、国土交通省は、「バス事業のあり方検討会」を設置し、「バス事業のあり方検討会」報告書（平成 25 年 4 月 2 日）を取りまとめ、これに基づき、「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を平成 25 年度、26 年度にわたって実施することとした。

これにより、平成 25 年 7 月末をもって貸切バス事業者による高速ツアーバスは廃止され、新高速乗合バスに一本化されたほか、25 年 8 月から過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化、26 年度から安全コストを反映した新たな運賃・料金制度への移行などの取組がなされた。

しかしながら、これらの取組にもかかわらず、平成 28 年 1 月 15 日に軽井沢スキーバス事故が発生し、乗員乗客 15 人（乗客 13 人、乗員 2 人）が死亡、乗客 26 人が重軽傷を負った。

国土交通省では、平成 28 年 1 月 22 日に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」（平成 28 年 6 月 3 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会。以下「総合的な対策」という。）を取りまとめた。

（注）自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）第 2 条で定める事故をいう。平成 17 年 2 月に報告対象の事故の範囲が拡大された。

### エ 業界団体における取組

公益社団法人日本バス協会（以下「日本バス協会」という。）は、貸切バス事業者、一般乗合旅客自動車運送事業者（以下「乗合バス事業者」という。）等を会員とし、会員に対する制度の周知や、貸切バス事業者安全性評価認定制度に基づく評価（以下「安全性評価」という。）等を実施している。

貸切バス事業者安全性評価認定制度は、平成 19 年 2 月に大阪府吹田市で発生した貸切バスの重大事故を契機として国土交通省が設置した「貸切バスに関する安全等対策検討会」が同年 10 月に取りまとめた報告書の提言を受けて、日本バス協会を実施主体として平成 23 年度から運用されている。

日本バス協会は、①安全性に対する取組状況、②事故及び行政処分の状況及び③運輸安全マネジメントの取組状況について、書面及び訪問審査を行い、日本バ

図表 1-③

図表 1-④

図表 1-⑤

図表 1-⑥

図表 1-⑦

<p>ス協会に設置した学識経験者、有識者、国土交通省及び日本バス協会により構成する貸切バス事業者安全性評価認定委員会を開催し、安全性評価の認定を行っている。評価認定の更新回数及び評価点数に応じ、一ツ星、二ツ星及び三ツ星の3種類の認定種別がある。</p>	
<p>安全性評価の認定を受けた事業者数は、平成23年度の228事業者から年々増加し、28年度は1,050事業者となっている。</p>	図表1-⑧
<p>また、総合的な対策において、日本バス協会は、会員に対する巡回指導の実施、取引関係の適正化に資する通報対応組織（第三者委員会）の旅行業の業界団体との共同設置、ICTシステム（旅行者との契約業務の電子化、運行指示書の作成等の運行管理業務を自動化する共通ソフト等）の構築等を行うよう求められている。</p>	図表1-⑨
<p><b>(2) 調査対象とした貸切バス事業者</b></p>	
<p>本調査では、調査対象16都道府県において、原則として、大型バス保有台数10台未満の事業者3事業者、10台以上の事業者2事業者、計5事業者（注）の貸切バス事業者を選定することとし、その結果、合計72事業者に対し調査を実施した。これらの72事業者の概況は、次のとおりとなっている。</p>	図表1-⑩
<p>① 日本バス協会の会員は、57事業者（79.2%）となっている（全国の事業者4,508事業者のうち、日本バス協会の会員は、平成28年8月現在2,269事業者（50.3%））。</p>	図表1-⑪
<p>② 安全性評価の認定を受けているものは、平成29年1月現在、45事業者（62.5%）であり、これらのうち、一ツ星認定は19事業者、二ツ星認定は9事業者、三ツ星認定は17事業者となっている（全国の事業者のうち、安全性評価の認定を受けているものは1,016事業者（22.5%））。これらのうち、一ツ星認定は543事業者、二ツ星認定は184事業者、三ツ星認定は289事業者）。</p>	図表1-⑫
<p>③ 平成26年から28年までの3年間に延べ48事業者が計60件の行政処分を受けている（全国の事業者では、同期間に延べ1,055事業者が計1,330件の行政処分を受けている。）。</p>	図表1-⑬
<p>④ 平成25年度から27年度までの3年間に、22事業者計58件の事故が発生している（全国の事業者では、同期間に537事業者計903件の事故が発生している。）。</p>	図表1-⑭
<p>⑤ 平成27年度における貸切バス事業の経常収支は、黒字が66事業者、赤字が3事業者となっている（残りの3事業者は調査時点で不明又は無回答であった。）。</p>	
<p>（注）貸切バス事業者数が少ない奈良県については3事業者、佐賀県については2事業者を選定した。</p>	

図表 1-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（種類）

第 3 条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
  - イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
  - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
  - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
- 二 特定旅客自動車運送事業（特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業）

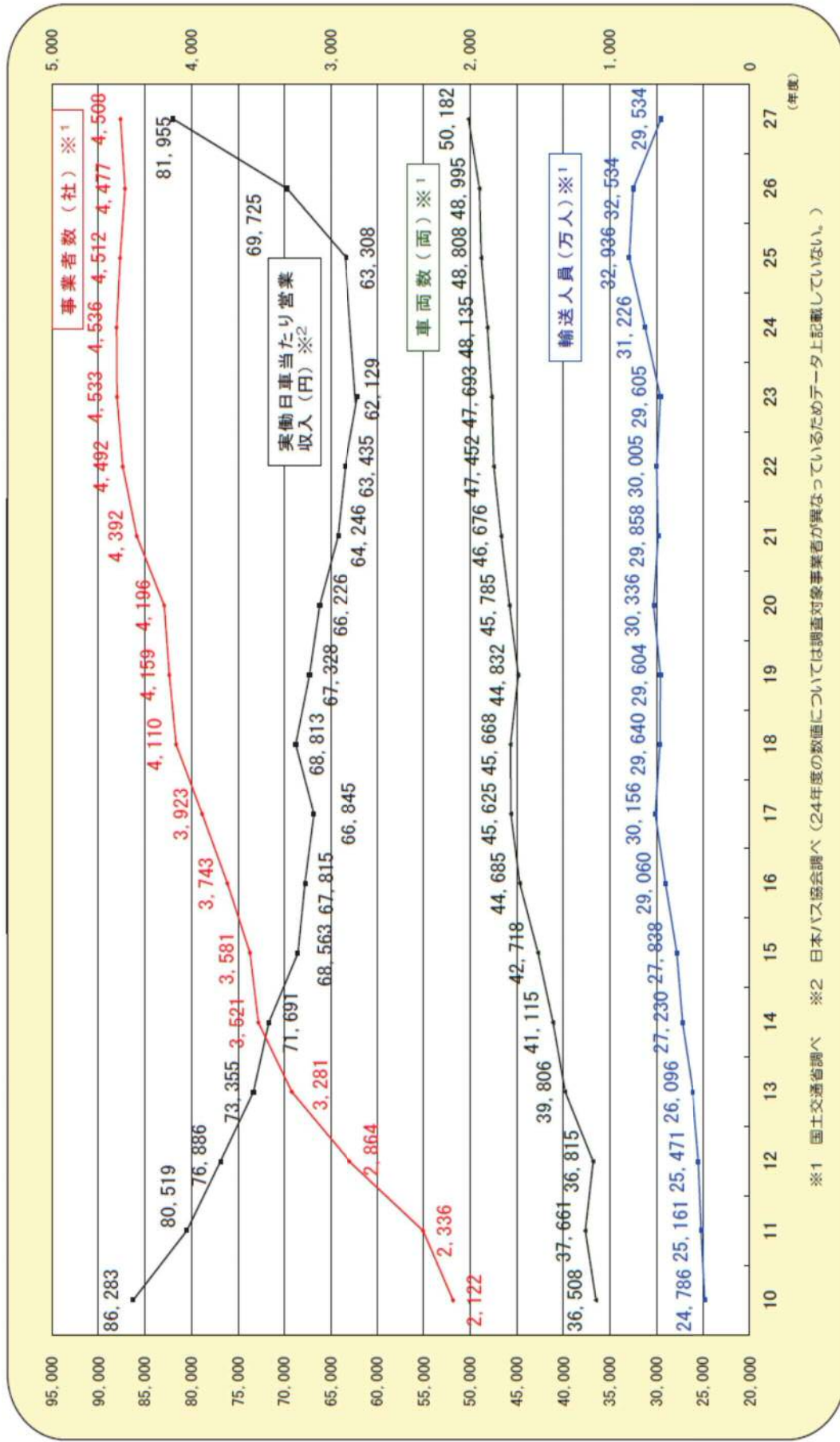
（一般旅客自動車運送事業の許可）

第 4 条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

（注）下線は当省が付した。

図表 1-② 貸切バス事業の概況



※1 国土交通省調べ ※2 日本バス協会調べ (24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。)

(注) 国土交通省の資料による。

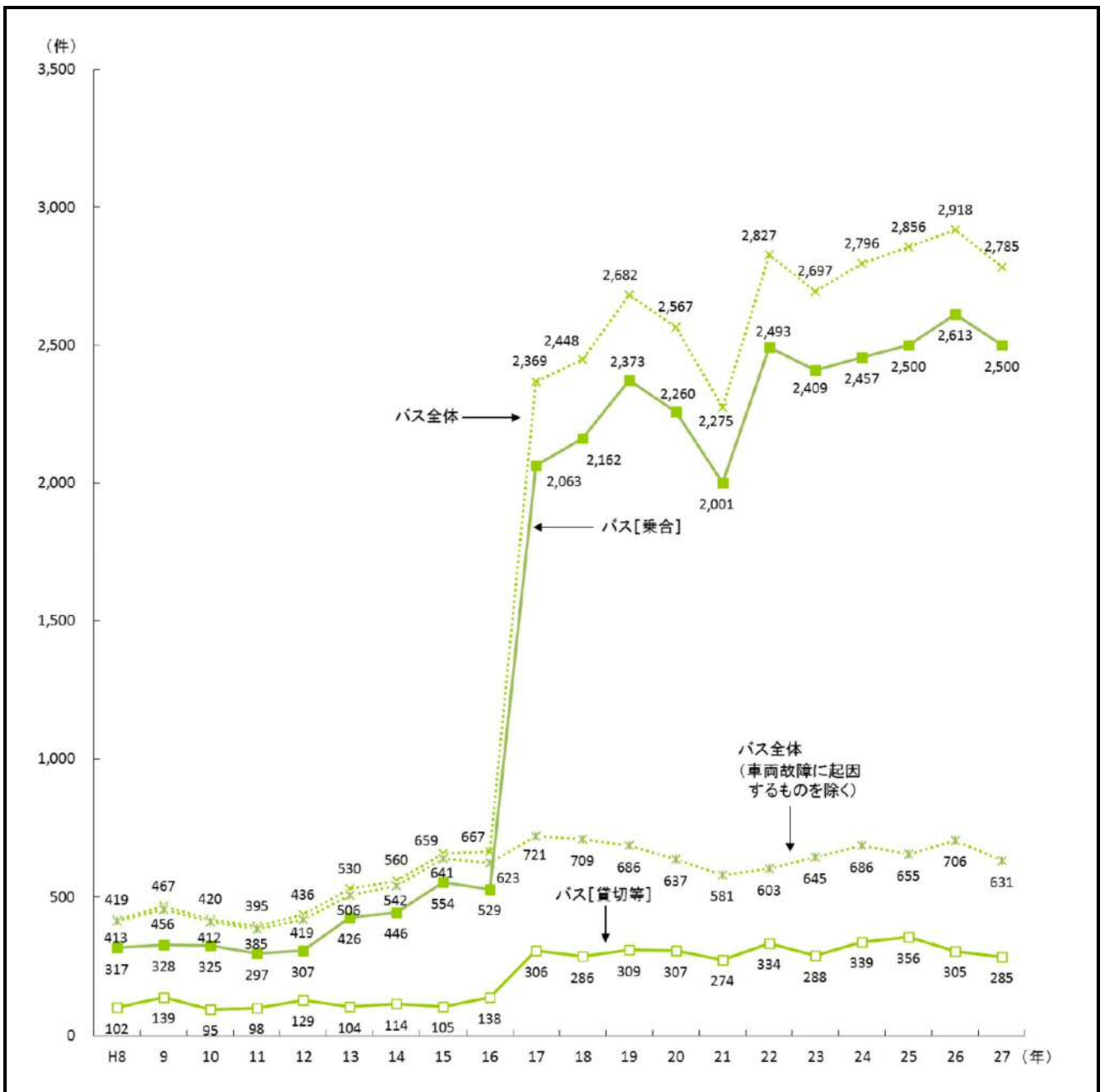
図表 1-③ 自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）（抜粋）

（定義）

第 2 条 この省令で「事故」とは、次の各号のいずれかに該当する自動車の事故をいう。

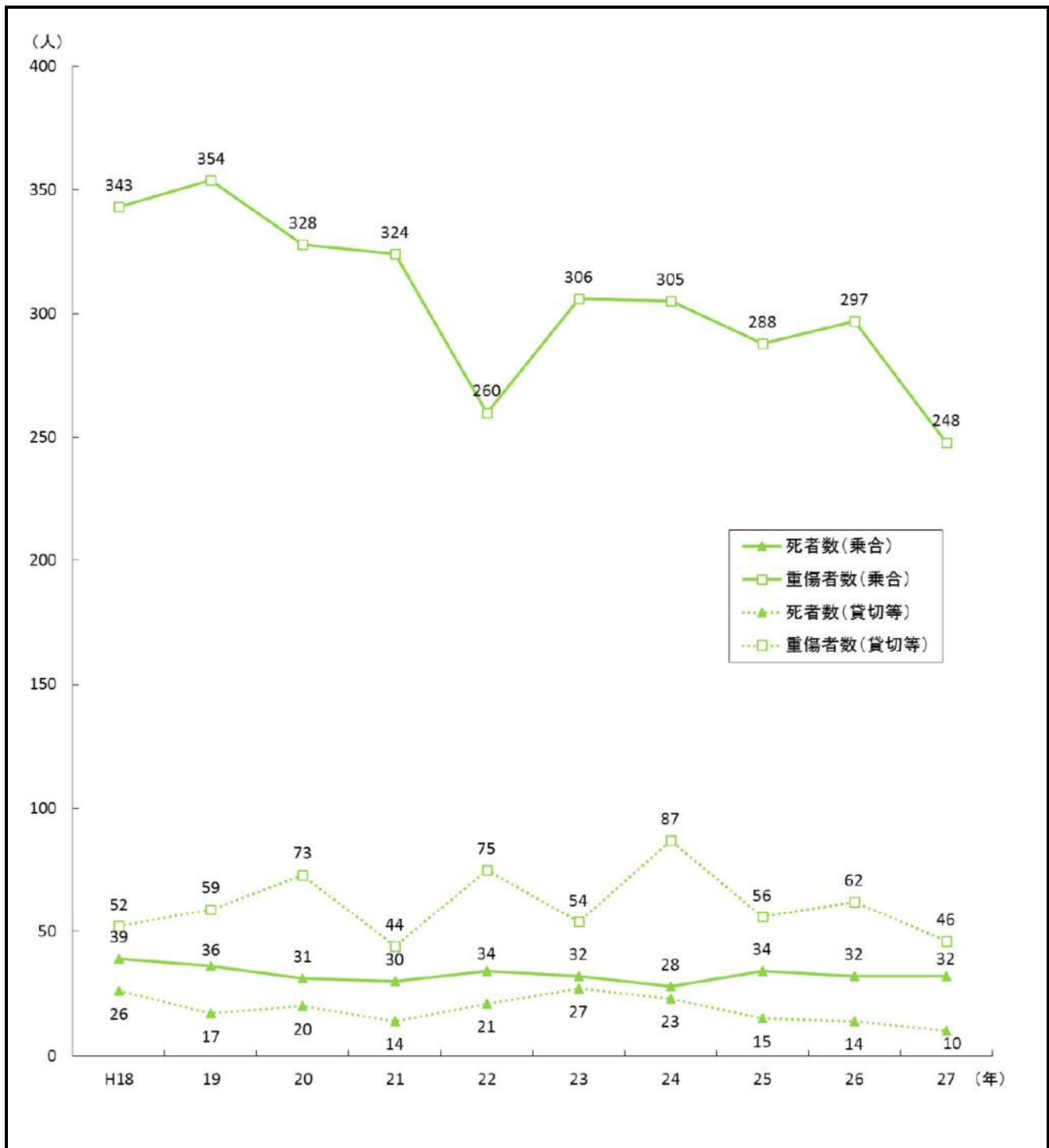
- 一 自動車は転覆し、転落し、火災（積載物品の火災を含む。以下同じ。）を起こし、又は鉄道車両（軌道車両を含む。以下同じ。）と衝突し、若しくは接触したもの
- 二 十台以上の自動車の衝突又は接触を生じたもの
- 三 死者又は重傷者（自動車損害賠償保障法施行令（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号又は第三号に掲げる傷害を受けた者をいう。以下同じ。）を生じたもの
- 四 十人以上の負傷者を生じたもの
- 五 自動車に積載された次に掲げるものの全部若しくは一部が飛散し、又は漏えいしたもの  
イ～ト （略）
- 六 自動車に積載されたコンテナが落下したもの
- 七 操縦装置又は乗降口の扉を開閉する操作装置の不適切な操作により、旅客に自動車損害賠償保障法施行令第五条第四号に掲げる傷害が生じたもの
- 八 酒気帯び運転（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第六十五条第一項の規定に違反する行為をいう。以下同じ。）、無免許運転（同法第六十四条の規定に違反する行為をいう。）、大型自動車等無資格運転（同法第八十五条第五項から第九項までの規定に違反する行為をいう。）又は麻薬等運転（同法第一百七条の二第三号の罪に当たる行為をいう。）を伴うもの
- 九 運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続することができなくなったもの
- 十 救護義務違反（道路交通法第一百七条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があったもの
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第四十一条各号に掲げる装置をいう。）の故障（以下単に「故障」という。）により、自動車が運行できなくなったもの
- 十二 車輪の脱落、被牽引自動車の分離を生じたもの（故障によるものに限る。）
- 十三 橋脚、架線その他の鉄道施設（鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）第八条第一項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正十年法律第七十六号）による軌道施設を含む。）を損傷し、三時間以上本線において鉄道車両の運転を休止させたもの
- 十四 高速自動車国道（高速自動車国道法（昭和三十二年法律第七十九号）第四条第一項に規定する高速自動車国道をいう。）又は自動車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の四に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、三時間以上自動車の通行を禁止させたもの
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自動車事故の発生の防止を図るために国土交通大臣（主として指定都道府県等（道路運送法施行令（昭和二十六年政令第二百五十号）第四条第一項の指定都道府県等をいう。以下同じ。）の区域内において行われる自家用有償旅客運送に係るものの場合にあっては、当該指定都道府県等の長）が特に必要と認めて報告を指示したもの

図表 1-④ バスの重大事故発生状況の推移



(注) 国土交通省の資料(自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全に関わる情報)(平成27年))による。

図表 1-⑤ バスの死者数及び重傷者数の推移



(注) 国土交通省の資料(自動車運送事業用自動車事故統計年報(自動車交通の輸送の安全に関わる情報)(平成27年))による。



図表 1-⑥ 貸切バスに関する安全等対策検討会報告（平成 19 年 10 月）（抜粋）

#### IV. 安全の確保、質の向上に向けて

##### 2. 貸切バス事業者の質を向上させるための方策について

###### (1) 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）

###### 《問題点》

- ・ 安全等に対する取り組みを、どの貸切バス事業者が適切に行っているか利用者から見た場合に不明。
- ・ 旅行者との取引においては、貸切バス事業者の安全性等の質よりも運賃の高低が優先される場合もあるとの指摘。
- ・ 事業者の安全に対する取り組みについて情報提供していくことは、旅行者、利用者が優良なバス事業者を選択できるとともに、事業者の安全・安心や環境に対する取り組みを推進する上で有効。

###### 《対応》

- 国土交通省において、事業者の安全等に対する取組み状況について、評価・公表する仕組みを検討。また、本制度の構築に合わせて、ツアーのパンフレット等へバス事業者の安全情報等を記載することについて検討【1年～2年以内】

図表 1-⑦ 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の概要（抜粋）

〔初回申請の場合〕

① 60 点以上で一ツ星の認定となります（★）。

※ 初回申請の場合、認定種別は全て一ツ星となります。初回から二ツ星・三ツ星の取得はできません。

〔更新申請の場合（現在一ツ星を取得している場合）〕

① 60 点以上 79 点以下の場合は一ツ星の継続となります（★）。

② 80 点以上で二ツ星の認定となります（★★）。三ツ星の取得はできません。

〔更新申請の場合（現在二ツ星を取得している場合）〕

① 60 点以上 79 点以下の場合は一ツ星の認定となります（★）。

② 80 点以上で三ツ星の認定となります（★★★）。

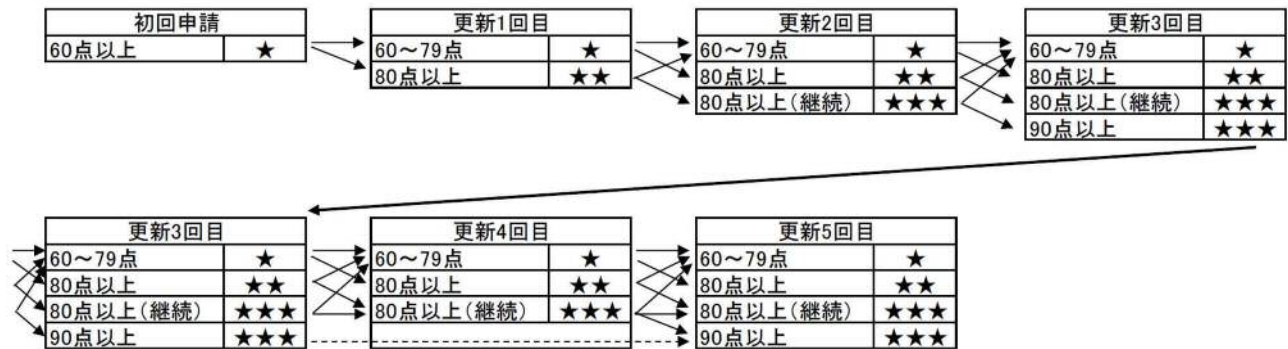
※ 二ツ星の認定が継続されることはありません。

〔更新申請の場合（現在三ツ星を取得している場合）〕

① 60 点以上 79 点以下の場合は一ツ星の認定となります（★）。

② 80 点以上で三ツ星の更新となります（★★★）。

③ 90 点以上で三ツ星の更新をした場合は、次回の申請は 4 年後となります（★★★）。



更新は 2 年に 1 回

※ ただし、三ツ星認定事業者が更新で 90 点以上を得点した場合は次回の申請を免除し、次々回の申請とする。

注 1：認定の取り消しを受けた事業者、又は更新申請をしなかった認定事業者が再度申請する場合は、初回申請として扱います。

注 2：認定期間を継続するには 2 年に 1 回の更新申請が必要です。

注 3：三ツ星認定事業者が更新で 90 点以上を得点した場合は次回の更新を免除し、次々回の申請となります。

図表 1-⑧ 安全性評価の認定を受けた貸切バス事業者数

(単位：事業者)

年 度	平成 23	24	25	26	27	28
前年度認定事業者数		214	208	318	305	502
当年度認定事業者数	228	210	327	309	474	548
合 計 (A)	228	424	535	627	779	1,050
うち、一ツ星	228	424	341	301	380	565
うち、二ツ星			194	326	219	195
うち、三ツ星					180	290
全国の貸切バス事業者数(B)	4,533	4,536	4,512	4,477	4,508	—
うち、日本バス協会会員数(C)	2,134	2,119	2,137	2,165	2,178	2,269
A/B	5.0%	9.3%	11.7%	14.0%	17.3%	—
A/C	10.7%	20.0%	24.8%	29.0%	35.8%	46.3%

(注) 1 当省の調査結果による。

2 平成 28 年度の全国の貸切バス事業者数は、未集計のため「—」とした。

図表 1-⑨ 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策（平成 28 年 6 月 3 日軽井沢スキーバス事故対策検討委員会）（抜粋）

(3) 監査等の実効性の向上		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 国の監査・審査業務の見直し		
①から③まで	(略)	(略)
2. 事業者団体の自浄作用の強化		
④ 監査におけるバス事業者団体の活用	業界が自立的に安全を確保するよう、事業者団体としてのバス協会は、全ての会員事業者に対して巡回指導を実施する。	平成 28 年秋以降
⑤ バス事業者団体への加入の促進	日本バス協会に、中小会員の意見を集約する組織を設置する。	平成 29 年春まで
	セーフティバス認定の審査費用について会員メリットを拡大するとともに、認定後のフォローアップを通じたさらなる安全性向上、認定に応じた巡回指導のあり方について検討し、早急に結論を得る。	平成 29 年春まで
	バス協会において ICT システム（旅行者との契約業務の電子化、運行指示書の作成等の運行管理業務を自動化する共通ソフト等）を構築し、希望する会員事業者が廉価で使用できる仕組みについて道筋をつける。	平成 29 年春まで
3. 民間指定機関による適正化事業の活用		
⑥ 監査における民間団体等の活用	(略)	(略)
	業界が自立的に安全を確保するよう、事業者団体としてのバス協会は、全ての会員事業者に対して巡回指導を実施する。【再掲】	平成 28 年秋以降
(4) 旅行者、利用者等との関係強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. 実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化		
①から④まで	(略)	(略)
⑤ 専門家による手数料等のチェックや是正指導が可能となる体制の整備	旅行者と貸切バス事業者の取引関係を適正化するため、手数料等について、専門家からなる独立性の高い通報対応組織（第三者委員会）を両業界の共同により設置する。業界団体は、不適切な取引の自主的な是正を図るほか、法令違反の可能性が高い場合には行政庁や公正取引委員会へ通知する。	平成 28 年夏まで
⑥・⑦	(略)	(略)
2・3 (略)		

図表 1-⑩ 調査対象とした貸切バス事業者の数

(単位：事業者)

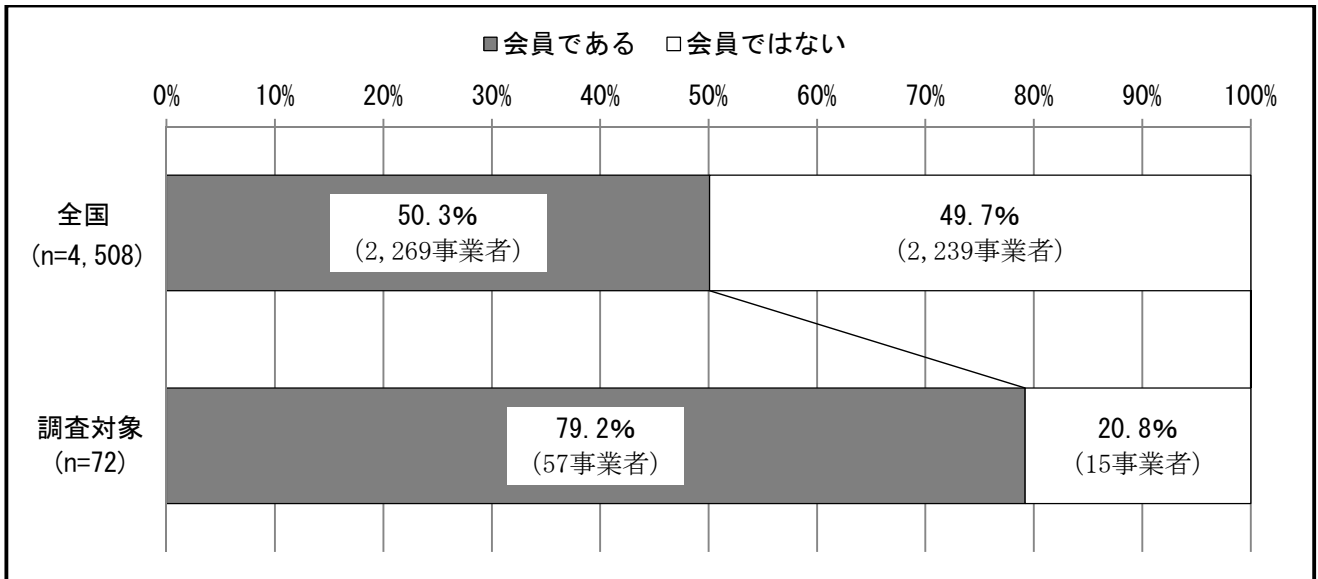
都道府県	10 台未満	10 台以上	合計
北海道	3	2	5
宮城県	3	2	5
福島県	3	2	5
茨城県	1	1	2
東京都	2	3	5
神奈川県	3	2	5
山梨県	3	2	5
静岡県	3	2	5
愛知県	3	2	5
大阪府	3	2	5
奈良県	1	2	3
岡山県	3	2	5
広島県	3	2	5
福岡県	3	2	5
佐賀県	1	1	2
熊本県	3	2	5
合計	41	31	72

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「10 台未満」は、大型バスの保有台数が 10 台未満である貸切バス事業者を指す。

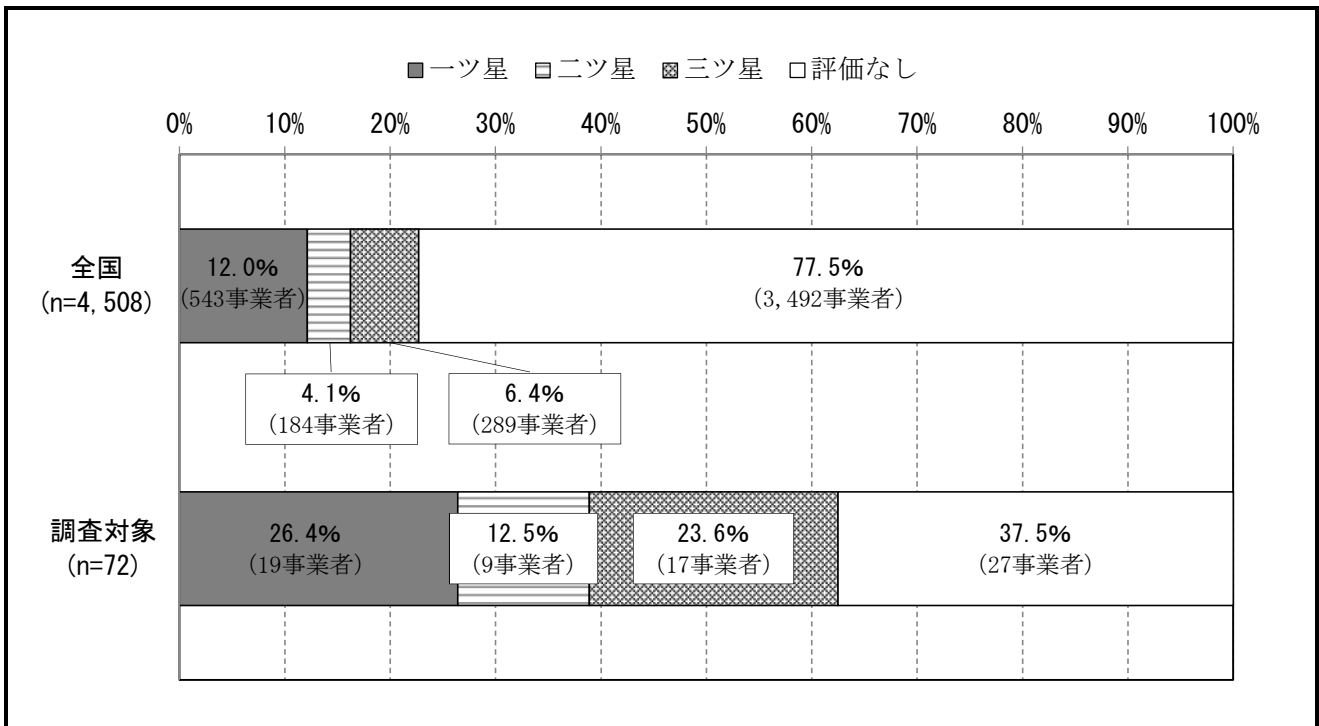
3 「10 台以上」は、大型バスの保有台数が 10 台以上である貸切バス事業者を指す。

図表 1-⑪ 日本バス協会への加入率



- (注) 1 国土交通省の資料等に基づき、当省が作成した。  
 2 上段は全国の貸切バス事業者、下段は調査対象の貸切バス事業者である。  
 3 全国の貸切バス事業者数は、平成 27 年度時点のものであり、国土交通省の資料による。  
 4 全国の日本バス協会の会員数は、平成 28 年 8 月時点のものであり、日本バス協会の資料による。  
 5 全国の会員ではない事業者数は、貸切バス事業者数から会員数を差し引いて導出した推計値である。  
 6 調査対象の貸切バス事業者については、平成 28 年 4 月時点のものである。

図表 1-⑫ 安全性評価を受けている貸切バス事業者の割合



- (注) 1 国土交通省の資料等に基づき、当省が作成した。  
 2 上段は全国の貸切バス事業者、下段は調査対象の貸切バス事業者である。  
 3 全国及び調査対象の貸切バス事業者数は、平成 27 年度時点のものであり、国土交通省の資料による。  
 4 全国の安全性評価を受けている貸切バス事業者数は、平成 29 年 1 月 19 日時点のものであり、日本バス協会の資料による。  
 5 全国の安全性評価を受けていない事業者数は、貸切バス事業者数から評価を受けている事業者数を差し引いて導出した推計値である。

図表 1-⑬ 平成 26 年から 28 年までの 3 年間に行政処分を受けた延べ事業者数及び行政処分件数

	全国の貸切バス事業者		調査対象の貸切バス事業者	
	延べ事業者数	行政処分件数	延べ事業者数	行政処分件数
平成 26 年	331 事業者	411 件	15 事業者	18 件
27	261 事業者	337 件	21 事業者	27 件
28	463 事業者	582 件	12 事業者	15 件
合計	1,055 事業者	1,330 件	48 事業者	60 件

(注) 当省の調査結果による。

図表 1-⑭ 平成 25 年度から 27 年度までの 3 か年度に発生した事故件数

	全国の貸切バス事業者	調査対象の貸切バス事業者
平成 25 年度	320 件	24 件
26	293 件	18 件
27	290 件	16 件
合計	903 件	58 件

(注) 当省の調査結果による。