

「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」の結果に基づく  
勧告に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要（ポイント）

【勧告先】国土交通省 【1回目の回答日】：平成23年5月19日  
【勧告日】平成22年9月10日 【2回目の回答日】：平成24年8月6日

1 調査概要

貸切バス事業は、国民に身近な輸送手段として幅広く利用されているが、安全対策が不十分で運転者の過労が原因となった死傷事故も発生。貸切バス事業者からは、運転者の労働時間等を無視した旅行計画を旅行会社等の契約先から一方的に提示される、適正な運賃を収受できないなど安全運行への悪影響が懸念

本調査は、貸切バスの安全運行及び利用者保護に資する観点から、貸切バス事業者における安全確保対策の実施状況、貸切バス事業者と旅行業者等との運送契約の締結状況及び貸切バス事業者に対する指導・監督の実施状況等を調査し、平成22年9月10日、下記のような事項を勧告

この勧告に対する1回目のフォローアップ(平成23年5月)から約1年が経過した平成24年4月29日未明、関越自動車道において、運転者の居眠りによるとみられる高速ツアーバスによる死傷事故が発生

今回、上記の事故も踏まえ、国土交通省により、勧告に対する改善措置として、どのような措置が実施されたのかを公表するもの

2 主な勧告事項及び国土交通省が講じた改善措置状況

(1) 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none"><li>○ 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化</li><li>○ 交替運転者の配置指針の見直し</li><li>○ 高速ツアーバス事業者における関係法令遵守の徹底及び自主的な改善の促進</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 処分業者の違反内容に係る公表の拡充、告発の方針策定</li><li>○ 高速ツアーバスの夜間運行における配置基準の見直し 運転者1人の上限の運行距離 670 km⇒400 km</li><li>○ 事故発生を受けた高速ツアーバスの安全確保対策の強化<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高速ツアーバス運行関係者(バス事業者・旅行業者)の重点監査の実施及び監査結果の公表</li><li>・ 高速ツアーバス運行事業者リストの公表、高速バス表示が「ドライブ」に基づく利用者への安全情報の提供の徹底 等</li></ul></li></ul>

(2) 旅行業者への指導・監督の強化

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none"><li>○ 貸切バスの発注時における禁止行為等の明示及び法令遵守指導の徹底</li><li>○ 国土交通省本省から観光庁への法令違反に関与した疑いのある旅行業者名等の通知の徹底</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 旅行業者の禁止行為として、安全の確保が不十分な運送サービスを旅行者に提供する行為を旅行業法令に規定</li><li>○ 旅行業者・貸切バス事業者間の契約における書面取引を義務化し、旅行業者の法令違反行為への関与の通知を促進</li></ul>

(3) 収受運賃の適正化等

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none"><li>○ 収受運賃の実態把握の実施</li><li>○ 公示運賃の検証</li><li>○ 運賃の適正収受指導</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 貸切バスの運送に関する契約における書面取引を義務化し、収受運賃の実態把握及び適正収受指導を実施</li><li>○ 公示運賃の検証については、国土交通省に学識経験者や事業者等で構成するワーキンググループを7月25日に設置し、24年度中に新たな運賃・料金制度の素案を取りまとめる予定</li></ul>

(4) 監査の効率的・効果的な実施

勧告事項	回答
<ul style="list-style-type: none"><li>○ 新規許可事業者に対する指導・早期監査の実施の徹底</li><li>○ 自動車事故報告書を端緒とした巡回監査の実施</li></ul>	<p>効果的な監査の実施を推進するとともに、国土交通省に有識者等で構成する「運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、監査の効率的な実施等について検討</p>

# 貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視の結果に基づく勧告 に対する改善措置状況（2回目のフォローアップ）の概要

## 【調査の実施時期等】

- 1 実施時期 平成20年8月～22年9月
- 2 調査対象機関 国土交通省、厚生労働省、公正取引委員会、国家公安委員会（警察庁）

【勧告日及び勧告先】 平成22年9月10日 国土交通省

【回答年月日】 平成23年5月19日

【その後の改善措置状況に係る回答年月日】 平成24年8月6日

## 【調査の背景事情】

- 平成12年2月の需給調整規制の廃止により、貸切バス事業者数は11年度の2,336事業者から20年度の4,196事業者へと約1.8倍に増加
- 事業者間の競争の激化、団体旅行の小口化・旅行商品の低価格化により営業収入が減少し、燃料費の高騰も加わり厳しい経営環境
- こうした中、貸切バスの交通事故発生件数は、平成11年度の365件から20年度の413件へと増加
- 国土交通省は、平成19年2月の大阪府で発生した貸切バスによる死傷事故を契機に同年4月に重点監査を実施し、調査対象316事業者のうち、204事業者（約65%）で法令違反が判明
- ツアーバスについては、長距離を運行したり深夜に運行することが多いことから、その安全性の確保について指摘あり
- 貸切バス事業者からは、旅行業者から、届出運賃を下回る運賃や運転者の労働時間等を無視した旅行計画を一方向的に提示されるなどの苦情が聞かれ、安全運行への影響が懸念
- この行政評価・監視は、貸切バスの安全運行及び利用者保護に資する観点から、貸切バス事業者における安全確保対策の実施状況、貸切バス事業者と旅行業者等との運送契約の締結状況及び地方運輸局における貸切バス事業者に対する指導・監督の実施状況を調査
- ◎ 平成24年4月29日未明、関越自動車道において、いわゆる高速ツアーバスとして運行していた貸切バスが乗客45名を乗せて走行中、道路左側の防護壁に衝突して大破し、乗客のうち7名が死亡し、38名が重軽傷を負うという誠に痛ましい事故が発生  
今回の事故を受け、国土交通省では、高速ツアーバス等の貸切バス事業に係る「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策」等を実施

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底</p> <p>(1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底</p> <p>(勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>① 新規許可事業者の運輸開始届出時においては、写真による運輸施設の確認を確実にを行い、写真により確認できない場合には、現地調査を確実に行うこと。(国土交通省)</p> <p>② 新規許可事業者に対する監査については、漏れなく早期に実施すること。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <p>国土交通省は、各地方運輸局及び沖縄総合事務局運輸部（以下「地方運輸局等」という。）に対し、通達等により、次の措置を指示</p> <p>(i) 新規許可事業者に対する運輸施設等の写真の確認</p> <p>(ii) 写真確認により疑義が生じた場合の事業者に対する現地調査の実施</p> <p>(iii) 原則、全ての新規許可事業者に対する早期（※）の巡回監査の実施</p> <p>※ 運輸開始後6か月以内</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>○ 運輸支局等において、次のとおり、新規許可事業者に対する確認・監査が不十分な状況あり</p> <p>(i) 写真による運輸施設の確認ができていないものについて、現地調査により事業計画の確保状況を確認せず（全国の36事業者中5運輸支局等の7事業者）</p> <p>(ii) 新規許可事業者117事業者のうち70事業者で巡回監査を早期に実施せず</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>→ : 「回答」時に確認した改善措置状況</p> <p>⇒ : 「その後の改善措置状況に係る回答」時に確認した改善措置状況</p> </div> <p>(国土交通省)</p> <p>→ ①② 自動車交通局安全政策課長、同旅客課長から各地方運輸局自動車交通部長等に対して、『「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」を受けた対応について』（平成23年1月26日付け国自安第138号、国自旅第189号。以下「対応通達」という。）を発出し、その中で示した運輸開始届添付書類チェックリストを使用するなどにより、運輸開始届出時における写真による運輸施設の確認を確実に行うこと、及び新規許可事業者に対する監査について遺漏なく実施することを指示</p> <p>⇒ ① 運輸開始届添付書類チェックリストの使用等により、運輸開始届出時に写真での運輸施設の確認を徹底することで、営業所内の掲示や車両の表示が不適切なもの等を発見し、改善指導に結びついた例もあり、新規許可事業者に対する指導の徹底を図った。</p> <p>&lt;写真による運輸施設の確認を行い、改善指導等に結びついた例&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車両表示の改善（北海道、東北、中部、中国、九州）</li> <li>・ 営業所における運賃や約款の掲示の改善（北海道、中部、近畿、中国）</li> <li>・ 車庫の用途外使用の改善（九州）</li> </ul> <p>② 上記の対応通達に基づき、地方運輸局等における確認・監査の徹底を指導</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(2) 法令等遵守の徹底 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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こと。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 貸切バス事業者の主な遵守事項は次のとおり <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 営業区域外運送(※)の禁止(道路運送法第20条) <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 発地、着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送</li> </ul> </li> <li>(ii) 「自動車運転者の労働時間の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号。以下「改善基準告示」という。)の遵守 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拘束時間(1日最長16時間、1日15時間以上の勤務は1週間に2回まで等)</li> <li>・ 運転時間(1週間40時間以内、1日9時間以内、連続運転4時間以内)</li> </ul> </li> <li>(iii) 運転者の健康状態等の把握 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 1年1回の定期健康診断の実施(労働安全衛生規則第44条第1項)</li> <li>・ 新規雇用者・高齢者に対する適性診断の実施(運輸規則第38条第2項)</li> </ul> </li> <li>(iv) 運転者の日々雇用の禁止(運輸規則第36条第1項)</li> </ul> </li> </ul> <p>≪調査結果≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 9 地方運輸局等管内の貸切バス事業者の運行指示書、乗務記録等を確認した結果、84 事業者のうち44 事業者で法令違反等あり <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 営業区域外運送(4 地方運輸局等7 事業者の計33 件)</li> <li>(ii) 改善基準告示違反(8 地方運輸局等37 事業者の計132 件)</li> </ul> </li> </ul>	<p>(国土交通省)</p> <p>→ 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、監査実施時、監査実施後の改善指導時等に、貸切バス事業者に対して、実際に行政処分を行った際の記者発表資料を配布し、法令遵守等の指導を実施するよう指導</p> <p>⇒ ○ 上記の対応通達に基づき、地方運輸局等に対する指導を徹底</p> <p>○ また、平成24年4月29日の関越道における高速ツアーバス事故を踏まえ、次の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通機関の安全確保の徹底についての通達「ゴールデンウィーク期間中における安全確保の徹底について」(平成24年4月29日付け国自安第12号、国自旅第93号、国自貸第15号)を日本バス協会や高速ツアーバス連絡協議会など関係事業者等に発出し、安全対策及び事故防止の徹底を要請</li> </ul> <p>さらに、当該事故を踏まえた「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策(以下、「緊急対策」という。)」として、次の措置を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通達「『地方高速ツアーバス安全対策会議』の設置について」(平成24年6月19日付け国自旅第195号、観産第111号)を発出し、地方運輸局ごとに行政と関係業界等による輸送の安全確保のための協議組織として、「地方高速ツアーバス安全対策会議」を本年6月に設立し、安全対策の継続的な監視・実行体制を構築</li> </ul>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(iii) 健康診断、適性診断の未受診</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 健康診断の未受診（4 地方運輸局等 8 事業者の計 43 人）</li> <li>・ 適性診断の未受診（3 地方運輸局等 3 事業者の計 13 人）</li> </ul> <p>(iv) 日々雇用（2 地方運輸局等 4 事業者の計 16 人）</p> <p>（法令違反の主な理由）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 営業区域外運送：旅行者からの無理な要求（7 事業者中 3 者）</li> <li>・ 改善基準告示違反：旅行者等の関与（延べ 32 事業者中 24 者）</li> <li>・ 健康診断、適性診断の未実施：経費の問題、バスの運行の都合</li> <li>・ 日々雇用：繁忙期に対応する人員を常時雇用することは困難</li> </ul> <p><b>(3) 行政処分の実効性確保及び法令違反行為の抑止力強化</b></p> <p><b>(勧告要旨)</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>① 貸切バス事業者に対する車両の使用停止処分の実効性を確保するため、処分対象事業者における車両の稼働状況及び保有実態に即した効果的な使用停止車両の指定及び使用停止時期に関する基準を策定し、これに基づく処分を行うこと。（国土交通省）</p> <p>② 貸切バス事業者に対する行政処分については、地方運輸局等に対し、過去 3 年間に行ったすべての処分に係る内容を公表させること。また、警告事案のうち、改善基準告示違反等の利用者の安全確保に係る違反行為に係るものについて、その内容を公表させること。（国土交通省）</p> <p>③ 道路運送法に違反した事業者を告発する際の考え方・方針を策定し、地方運輸局等に周知すること。（国土交通省）</p> <p>④ 法規制の実効性を確保するため、上記の措置を講じてもお貸切バス事業者の監査件数に対する法令違反の割合が増加する場合には、金銭的制裁措置の導入を検討すること。（国土交通省）</p> </div> <p><b>(説明)</b></p> <p>≪制度の概要≫</p>	<p>（国土交通省）</p> <p>→ ① 「一般貸切旅客自動車運送事業者の法令違反に対する関係通達の解釈及び運用について」（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 65 号、国自旅第 133 号、国自整第 59 号）を平成 22 年 12 月 15 日に一部改正し、自動車の使用停止行政処分において、違反行為に使用された車両を停止する等、停止対象の車両指定等の基準を明確化（平成 23 年 4 月 1 日から施行）</p> <p>⇒ <b>(対応済み)</b></p> <p>→ ② 貸切バス事業者に対する行政処分に係る内容の公表について、各運輸局の対応状況を確認し、指摘のあった運輸局に改善を指示した結果、過去 3 年間に行った全ての処分内容が公表された。</p> <p>また、「一般旅客自動車運送事業者の法令違反に対する行政処分等の公表の基準について」（平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 415 号、国自旅第 140 号、国自整第 138 号）を平成 22 年 12 月 15</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(i) 貸切バス事業者に対する罰則及び行政処分</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 罰則：3年以下の懲役、300万円以下の罰金 等</li> <li>・ 行政処分：許可の取消、事業の停止、自動車等の使用の停止</li> </ul> <p>(ii) 平成14年2月、国土交通省本省及び地方運輸局等は、利用者による事業者の選択を可能とするため、処分を受けた事業者名及び処分内容等をホームページで3年間公表</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>○ 行政処分の実効性の確保が不十分な例が多数</p> <p>(i) 貸切バス事業における法令違反は常態化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 監査事業者数に対する処分等件数の比率は約3割（平成20年度）</li> <li>・ 過去4年間に複数回（最高5回）の行政処分を受けている事業者が50事業者（※）</li> </ul> <p>※ 調査対象：平成18年1月から21年12月までの間に行政処分を受けた530事業者</p> <p>(ii) 使用停止処分とする車両や時期を事業者任せにしている例あり</p> <p>事業者が使用停止処分対象に年式が最も古く調子の悪い車両を選定し、閑散期に使用停止している例あり。車両の使用停止処分は形骸化のおそれ</p> <p>○ 行政処分の公表内容等が不十分な地方運輸局の例あり</p> <p>○ 告発の考え方、方針が未策定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国土交通省は行政処分の実効性は確保されているとして、近年、道路運送法等の違反行為を行ったバス事業者を告発した実績なし</li> <li>・ 告発する際の考え方、方針について、個別案件ごとに告発するか否かを判断するとして未策定</li> </ul> <p>○ 金銭的制裁措置の導入検討の余地あり</p> <p>法令違反の抑止に効果があるとして金銭的制裁措置を導入している例あり</p>	<p>日に一部改正し、行政処分の公表範囲を文書警告事案にまで拡充</p> <p>⇒ (対応済み)</p> <p>なお、行政処分に係る内容の公表については、上記の措置に加え、緊急対策の一環として、平成24年6月に処分を受けた事業者から、違反事項の詳細情報を公表する仕組みを整備し、7月から順次公表を開始</p> <p>→ ③ 自動車交通局内の関係各課（旅客課、安全政策課）で告発する際の考え方・方針について検討中。考え方・方針の策定に当たっては、関係省庁や地方運輸局等との調整を行う必要があり、これらを踏まえて早期に策定することを検討しているところ。</p> <p>⇒ 自動車局安全政策課長、旅客課長、貨物課長から各地方運輸局自動車交通部長等に対して「道路運送法違反及び貨物自動車運送事業法違反に係る刑事告発に関する方針について」（平成24年4月4日付け国自安第101号・国自旅第218号・国自貨第96号）を発出し、刑事告発する際の考え方の方針を明示</p> <p>→ ④ 金銭的制裁措置の導入については、上記措置実施後の状況を踏まえ検討する。</p> <p>⇒ 有識者等を構成員とする「運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、金銭的制裁措置の必要性等処分の厳格化についても検討を予定</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(4) 運輸安全マネジメントの推進 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>① 貸切バス事業者に対する指導・監査時の機会を活用するなどして、所管するすべての貸切バス事業者に対して、制度の周知を徹底すること。(国土交通省)</p> <p>② 地方運輸局等に対し、貸切バス事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表状況の確認を徹底させること。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 平成17年に起きたヒューマンエラーによる事故の多発を受け、18年10月から運輸安全マネジメントを導入(道路運送法、運輸規則等の改正)</li> <li>○ 事業者には義務付けられた措置は次のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 保有車両数200両以上の大規模事業者 <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全管理規程の作成、国土交通大臣への届出</li> <li>・安全統括責任者の選任、国土交通大臣への届出</li> </ul> </li> <li>(ii) 全ての事業者 <ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送の安全に係る基本的な方針の公表</li> <li>・行政処分等の公表、当該処分に基づき講じた措置等(3年間)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>≪調査結果≫</p> <p>調査した84事業者をみると、運輸安全マネジメントで公表が定められている、①輸送の安全に関する基本的な方針等が未公表(63事業者75.0%)や②処分を受けた場合の内容等が未公表(処分を受けた15事業者全て)の例あり</p>	<p>(国土交通省)</p> <p>→ ①② 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、新規許可時の指導時、監査実施後の改善指導時等の機会において、運輸安全マネジメント制度についてのパンフレットを配布する等の方法で、当該制度の周知徹底を図ること及び情報の公表状況を確認し、公表がなされていない場合は必要な措置を講じることを指導</p> <p>⇒ <b>運輸安全マネジメントの推進については、引き続き、上記の対応通達に基づく指導を徹底</b></p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(5) 交替運転者の配置指針の見直し (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p>交替運転者の配置基準における乗務距離の上限値について、乗務距離が運転者に与える生理学的影響を踏まえたものに改定する必要がある。(国土交通省)</p> </div> <p>(説明)</p> <p>《制度の概要》</p> <p>「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指針について」では、高速道路の走行を伴う乗務を対象とした貸切バスの乗務距離による交替運転者の配置の指針として、「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、670 kmとする」との基準を試行的に規定</p> <p>《調査結果》</p> <p>配置指針で定められている1日の乗務距離の上限値（670 km）は、運転者の健康面や生理学的な面での検討が行われておらず、また、労働協約等労使間の取り決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されず。</p>	<p>(国土交通省)</p> <p>→ 平成22年1月より、労働組合、バス業界、ツアーバス業界から構成される『「乗務距離による交替運転者の配置指針について」の効果及び問題点等の検討、勉強会』を継続的に実施（3回実施済）。平成23年度上期に取りまとめが予定されている当該勉強会の結果等を踏まえ、指針の妥当性を検証し、必要な対応を検討することとしている。</p> <p>⇒ 緊急対策として、生理学的知見を有する専門家、バス事業者、バス運転経験者等が参画する「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を平成24年5月に設置し、同年6月27日に、バス運転者の実態調査結果、交替運転者の配置状況、その労使協定等を踏まえ、生理学的な検討を加えつつ、高速ツアーバス等の夜間運行に関する配置基準案をとりまとめ。</p> <p>従来からの運転者の運転時間等による規制に加え、新たな配置基準案において、一運行当たりの実車距離又は乗務時間の上限値を設定（1人で運転できる上限を運行距離は400 km、乗務時間は10時間等）。</p> <p>新たな配置基準案については、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（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）を改正し、今夏の多客期前の7月20日から適用を開始した。</p> <p>なお、高速ツアーバス等の夜間運行以外のケースについては、上記検討会において引き続き検討し、平成24年度内に取りまとめる予定</p>



主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(6) ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進 (勧告要旨)</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>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。(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> </div> <p>(説明)</p> <p>≪制度の概要≫</p> <p>(i) 国土交通省は、地方運輸局等に対し、法令違反の疑いのあるツアーバス事業者への速やかな監査を指示</p> <p>また、ツアーバス事業者に対する、①営業区域外運送の禁止、②停車及び駐車を禁止する場所での旅客乗降の禁止(道路交通法第44条)に係る指導を指示(平成19年4月27日付け通達、19年12月14日付け通達)。</p> <p>(ii) 国土交通省は、ツアーバス(※)の全国街頭調査を実施(平成19年3月13日)</p> <p>※ 旅行業者が募集型企画旅行で行う、観光やスキーといった移動以外の目的を伴わない、2地点間の移動のみを主たる目的とした貸切バスの運行形態</p> <p>≪調査結果≫</p> <p>○ 当省の新宿駅西口周辺における調査(※)において、ツアーバスの法令違反等が多数</p> <p>※ 調査日時：平成21年10月9日(金)午後9時～10日(土)午前0時頃 調査対象：9企画会社16貸切バス事業者の21便、道路交通法関係は21便以外の車両も調査</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 営業区域外運送(1社1便)</li> <li>・ 区域外配車(※)(5社5便)</li> <li>・ 道路交通法違反(横断歩道上又は交差点上への駐車、横断歩道の側端</li> </ul>	<p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ 平成22年度の重点監査月間はツアーバスを実際に運行しているバス事業者(以下「ツアーバス事業者」という。)を含む貸切バス事業者を対象として重点監査を実施し、この結果に基づき、ツアーバス事業者の違反状況を把握</p> <p>また、平成22年11月から12月にかけて、全国主要5都市の主要なツアーバスの乗降場所において、夜間実態調査を実施しており、その結果を平成23年度早期に取りまとめる予定</p> <p>さらに、平成22年12月24日より自動車交通局において、関係行政機関、バス業界、旅行業界、労働組合、学識経験者、有識者により構成される「バス事業のあり方検討会」を開催し、ツアーバスに対する規制等のあり方、貸切バス事業者と旅行業者との関係、貸切バス運賃制度のあり方について検討中(現在までに6回開催。平成23年7月中をめどに検討結果の取りまとめを予定)</p> <p>⇒ ○ 平成22年11月26日及び同年12月22日、全国主要5都市の主要な高速ツアーバスの乗降場所において、乗場の安全確保状況について実態調査を実施する等、その運行実態を踏まえ、「バス事業のあり方検討会」で高速ツアーバスの取扱いについて3月30日に報告</p> <p>○ 国土交通省より、平成24年5月10日及び5月16日に日本バス協会や高速ツアーバス連絡協議会等の関係者に対し、当面の措置として、夜間長距離運行における交替運転者の配置等自主的な安全対策の確実な実施を要請(前出)</p> <p>○ 平成24年5月16日に高速ツアーバス連絡協議会に対して自主的な安全対策を要請し、同協議会において安全確保指針を策定</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>から5m以内の駐車、駐車禁止区域の路上への二重駐車) (多数)</p> <p>※ 区域外配車：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 (区域外配車が恒常的に行われている場合には道路運送法第15条第3項の事業計画の変更届出違反として処分対象)</p> <p>○ 上記事業者のうち1事業者の運行ダイヤ、乗務記録等を調査した結果、法令違反等多数 (調査期間：平成21年10月1日～14日の運行)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転者の拘束時間が改善基準告示違反の例 (11件、最高3時間15分超過)</li> <li>・ 制限速度違反の例 (469件、最高24km時超過)</li> <li>・ 区域外配車の例 (5路線28便)</li> </ul>	<p>(その後7月3日に改定)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 高速ツアーバスを運行している全国の貸切バス事業者 (約300者) 及び旅行業者 (約50者) に対し、平成24年5月及び6月に重点監査を実施</li> <li>○ 上記重点監査で得られた個別の貸切バス事業者毎の情報に加え、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の認定状況等を記載した「高速ツアーバス運行事業者リスト」を公表 (平成24年6月29日付け国自安第35号・国自旅第211号、平成24年6月29日付け観産第131号)</li> <li>○ 交替運転者の配置指針等について、「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を設置し、新たな配置基準案 (一運行あたりの実車距離又は乗務時間の上限値を400km、10時間) を決め、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」を改正し、当該基準を今夏の多客期前から適用 (前出)</li> <li>○ 旅行業者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、7月より運送に関する文書の作成・保存を義務付け (平成24年国土交通省令第67号・68号、平成24年国土交通省告示第769号、平成24年6月29日付け国自旅第208号、平成24年6月29日付け観産第132号)</li> <li>○ 高速乗合バスと高速ツアーバスの別、交替運転者の配置予定、高速ツアーバスの運行事業者リスト等、安全情報の利用者への提供を内容とする「高速バス表示ガイドライン」を作成し、旅行業者及びバス事業者に対してその周知を図るとともに、夏の多客期までこれに沿った表示がなされるよう指導 (平成24年6月29日付け国自旅第210号、平成24年6月29日付け観産第134号)</li> <li>○ 旅行業者、地方自治体、学校その他の発注者が貸切バス事業者を選ぶ際のポイントや、発注の際の留意点を示した「輸送の安</li> </ul>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
	<p>全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」を作成し、これに沿った貸切バス事業者の選定・発注がなされるよう指導・要請（平成 24 年 6 月 29 日付け国自旅第 209 号・観産第 137 号）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 旅行者の禁止行為として、安全の確保が不十分な一定の運送サービスを旅行者に提供する行為を追加（平成 24 年国土交通省令第 68 号、平成 24 年 6 月 29 日付け観産第 135 号）</li> <li>○ 旅行者による企画旅行の広告における高速ツアーバスの安全性に係る事項の表示を義務付け（平成 24 年内閣府・国土交通省令第 2 号、平成 24 年 6 月 29 日付け観産第 135 号）</li> <li>○ 高速ツアーバス事業者の安全性に関する情報について、利用者等からの通報窓口を国土交通省のサイト上に設定（平成 24 年 6 月 25 日付け国自安第 30 号・国自旅第 202 号・観産第 123 号）</li> <li>○ 行政処分を受けた貸切バス事業者に係る詳細情報を公開する仕組みを整備</li> <li>○ 高速ツアーバスを企画実施する旅行者に対して、運行を依頼する貸切バス事業者との間で「安全運行協議会」を設置するよう指導し、今回の事故を踏まえた対策を協議・実施するとともに、安全確保に向けた情報共有や内部チェック等を継続的に実施する体制を整備（平成 24 年 6 月 18 日付け国自旅第 196 号・観産第 110 号）</li> <li>○ 地方運輸局ごとに行政と関係業界等による輸送の安全確保のための協議組織（地方高速ツアーバス安全対策会議）を設立し、安全対策の継続的な監視・実行体制を構築（前出）</li> <li>○ 高速ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進については、「新高速乗合バス」の厳格な制度設計と同制度への早期の移行を促進するため、平成 24 年 7 月 31 日に新制度を制定し、制定後 1 年以内を目標に移行するよう高速ツアーバス事業者を指導</li> </ul>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p><b>2 收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証</b> (勧告要旨)</p> <p>観光庁と連携し、旅行者による手数料の徴収状況を含め、届出運賃の收受状況について実態把握を行うこと。また、運賃に係る原価の変動状況を踏まえ、公示運賃の検証を行い、その結果に基づき速やかに貸切バスの安全確保に必要なコストを十分に勘案した適正な公示運賃を設定すること。さらに、定期的に公示運賃を検証するための仕組みを構築すること。</p> <p>さらに、新たな公示運賃を設定した後においては、貸切バス事業者が道路運送法第9条の2第1項及び第30条第2項に違反した場合には、適正な收受について指導等を行うとともに、当該違反に旅行者が関与している場合には、観光庁に通報し、旅行者に対する指導を求める仕組みを構築すること。(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>(説明)</p> <p>《制度の概要》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 届出運賃・料金の設定 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 貸切バス事業者は、運賃及び料金を定め、国土交通大臣に届出(届出運賃・料金)</li> <li>・ 地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出た運賃及び料金を審査。公正競争の確保及び利用者保護の観点から不当な場合は変更を命令</li> <li>・ 地方運輸局長等は、変更命令の審査を必要としない範囲を公示(公示運賃・料金)</li> </ul> </li> <li>○ 届出運賃・料金の適正收受 <ul style="list-style-type: none"> <li>貸切バス事業者が届け出た運賃・料金を收受しない場合は道路運送法違反</li> </ul> </li> <li>○ 公示運賃・料金の見直し <ul style="list-style-type: none"> <li>需給調整規制の廃止前は、地方運輸局長等が貸切バス事業の運賃に係る原価を基に運賃の改定が必要か否かを検討し、2～3年に1度見直し(最終改定は、平成3年8月)</li> </ul> </li> </ul>	<p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ 上記「バス事業のあり方検討会」において、届出運賃の收受実態を踏まえ、貸切バスの運賃・料金規制の合理化について検討中(平成23年7月中をめどに検討結果の取りまとめを予定)</p> <p>当該検討会における旅行者と貸切バス事業者の関係のあり方についての検討結果を踏まえ、旅行者に対する指導方法等について検討する予定</p> <p>⇒ 学識経験者、貸切バス事業者、旅行者、労働組合、行政等の関係者から構成される貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループを平成24年7月25日に設置し、平成24年度中に新たな運賃・料金制度の素案を取りまとめる予定</p> <p>また、適正な運賃收受については、旅行者等の発注者との関係に係る各種取組(「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」作成等を実施(前出))</p> <p>さらに、旅行者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、運送に関する文書の作成・保存を義務付け(前出)</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p> <b>＜調査結果＞</b>  ○ 届出運賃の收受実態  (i) 90%以上の事業者が届出運賃を收受できず（実地調査した 84 事業者のうち 76 事業者（90.5%）。当省のアンケートに回答した 2,629 事業者のうち 2,417 事業者（91.9%））  また、76 事業者の 369 運行契約中 313 契約（84.8%）で收受できず  (ii) 收受できない理由（收受できていないと回答した 76 事業者の意見）  ・ 契約先の主導により、やむを得ず契約（45 事業者）  ・ 採算が確保できれば自ら安価な運賃で契約（20 事業者）  (iii) 收受できない影響・支障（同 76 事業者の意見）  運転者等の人件費の抑制、車両更新時期の延長、車両整備費の抑制  (iv) 大手旅行業者による低運賃の提示  届出運賃の 50%程度の金額の運賃表を作成し、貸切バス事業者に契約を求めている例あり  (v) 届出運賃の收受率が低いことによる支障  届出運賃を下回る契約が常態化し、貸切バス事業者の経営を圧迫。交替運転者の配置が必要な運行であるが、交替運転者を配置していない例あり  (vi) 地方運輸局は、收受状況の実態把握、監査を実施せず  ・ 実態把握を行っていないもの 6 地方運輸局等  ・ 收受状況の監査を行っていないもの 7 地方運輸局等  ○ 公示運賃の見直し状況  (i) 運賃に係る原価の変動  現行の公示運賃は、平成 3 年当時の運賃に係る原価を基に算定。平成 3 年と 20 年の運賃に係る原価を比べると平均給与額は約 0.8 倍、軽油価格は約 2 倍、大型バスの車両価格は約 1.6 倍と変動しているが、公示運賃の見直し実績なし </p>	

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>(ii) 公示運賃は非現実的な金額との旅行業者の見解 公示運賃は高すぎ。その価格では旅行客が減少（4旅行業者） しかし、いずれの旅行業者の見解も、貸切バスの安全運行に必要なコストを考慮せず</p> <p><b>3 旅行業者への指導・監督の強化</b> <b>(勧告要旨)</b></p> <p>① 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。(国土交通省（自動車交通局、観光庁）)</p> <p>② 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。(国土交通省) 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。(国土交通省) 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。(国土交通省（観光庁）)</p> <p>③ 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。(国土交通省)</p> <p><b>(説明)</b> <b>≪制度の概要≫</b></p> <p>○ 旅行業者による教唆・幫助の禁止 観光庁は、旅行業者に対して、貸切バス事業者の違反行為の教唆、幫助につながる行為を行わないことを指導（平成18年6月）</p>	<p>(国土交通省（自動車交通局、観光庁）)</p> <p>→ ① 上記「バス事業のあり方検討会」の検討結果も踏まえ、貸切バス事業者への発注に当たっての禁止行為、留意点を国土交通省本省から観光庁に対して示し、観光庁から旅行業界に対し、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文書による指導を行う予定</p> <p>⇒ <b>旅行業者による貸切バス事業者における法令違反の教唆・幫助等を防止するため、緊急対策の一環として、次の措置を実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅行業者の禁止行為として、安全の確保が不十分な運送サービスを旅行者に提供する行為を追加（前出）</li> <li>・ 旅行業者、地方自治体、学校その他の発注者が貸切バス事業者を選ぶ際のポイントや、発注の際の留意点を示した「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」を作成し、これに沿った貸切バス事業者の選定・発注がなされるよう指導・要請（前出）</li> <li>・ 旅行業者による企画旅行の広告における高速ツアーバスの安全性に係る事項の表示を義務付け（前出）</li> <li>・ 高速乗合バスと高速ツアーバスの別、交替運転者の配置予定、高速ツアーバスの運行事業者リスト等、安全情報の利用者への提供を内容とする「高速バス表示ガイドライン」を作成し、旅</li> </ul>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p>○ 貸切バスの法令違反への関与が疑われる旅行者名等の通知 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、国土交通省本省が観光庁に旅行者名、関与の具体的内容を通知。また、旅行者に対する立入検査、指導結果の回報を依頼(平成 20 年 10 月)</p> <p>○ 旅行者の把握方法 国土交通省本省から、①又は②の場合で、旅行者の関与が疑われるときには、観光庁に通知することとされている。</p> <p>① 自動車事故報告書により改善基準告示違反又は最高速度違反が認められた場合</p> <p>② 監査を実施した結果、同様な法令違反に係る行政処分を行った場合</p> <p>《調査結果》</p> <p>○ 貸切バスの法令違反に旅行者の関与が疑われる例あり(旅行計画等により確認)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旅行者が示した旅行計画の内容(旅行時間)が法令違反に結び付いていると疑われる例あり(改善基準告示違反 12 件)</li> <li>・ 大手旅行者が届出運賃を下回る運賃表を作成し、これを基に貸切バス事業者に契約を求めているものあり</li> </ul> <p>○ 国土交通省本省から観光庁への通知は一度も実施されず</p> <p>○ 自動車事故報告書の記載内容に不備があり、旅行者が貸切バスの法令違反に関与しているかの把握が困難</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約相手の名称の記載なし(22 件のうち 9 件)</li> <li>・ 法令違反の理由の記載なし(22 件の全て)</li> </ul> <p>※ 調査対象: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(1 件)と最高速度違反(21 件)が認められたもの</p>	<p>事業者及びバス事業者に対して周知・指導(前出)</p> <p>また、旅行者と貸切バス事業者の自主的な取組として、日本旅行業協会、全国旅行業協会、日本バス協会が、平成 23 年 6 月 10 日付けで安全運行パートナーシップガイドラインを策定</p> <p>(国土交通省(自動車交通局、観光庁))</p> <p>→ ② 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、「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」(平成 20 年 9 月 29 日付け国自安第 71 号、国自旅第 222 号)に基づく取扱いについて周知徹底を図るよう指導した。また、対応通達に併せ、事故報告提出時や監査時の処理手順を作成し、貸切バス事業者の法令違反への旅行者の関与を確認するため、事故報告提出時や監査時に、旅行者から提示された運送申込書や運行計画等を確認することを明示した。</p> <p>⇒ 平成 24 年 7 月より、旅行者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化を行って取引内容を明確化したことに基づき、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、観光庁への通報を徹底するよう、速やかに上記通達を改正する予定</p> <p>(国土交通省)</p> <p>→ ③ 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、事故報告書受理時に i) 運送契約の相手方、ii) 当時の運行計画の記載の有無の確認を確認し、記載を徹底するよう指導</p> <p>⇒ 自動車事故報告書における契約相手方名の記載及び旅行計画</p>

主な勧告事項	国土交通省が講じた改善措置状況
<p data-bbox="197 268 947 300"><b>4 貸切バス事業者に対する監査の効果的かつ効率的な実施</b></p> <p data-bbox="181 316 315 347"><b>(勧告要旨)</b></p> <div data-bbox="170 360 1171 743" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p data-bbox="181 368 1160 544">① 事故を起こした事業者に対する監査を徹底するため、事故の軽重にかかわらず、自動車事故報告書から事故の発生原因、運転者の勤務状況等を分析し、法令違反の疑いがある場合は監査対象として選定することとし、その旨を監査方針及び監査方針の細部取扱いに規定し、地方運輸局等に徹底させること。(国土交通省)</p> <p data-bbox="181 608 1160 735">② 事故の原因分析の早期化及び監査の遅延防止を徹底するため、事故を起こした事業者に対して自動車事故報告書の期限内の提出を励行させること。(国土交通省)</p> </div> <p data-bbox="181 754 259 786"><b>(説明)</b></p> <p data-bbox="170 802 360 834"><b>《制度の概要》</b></p> <ul data-bbox="170 850 1171 978" style="list-style-type: none"> <li>○ 国土交通省は、貸切バス事業者から提出された自動車事故報告書から、法令違反が疑われる場合は、原則として監査を実施</li> <li>○ 自動車事故報告書の提出期限は事故後 30 日以内</li> </ul> <p data-bbox="170 1026 331 1058"><b>《調査結果》</b></p> <ul data-bbox="170 1074 1171 1452" style="list-style-type: none"> <li>○ 自動車事故報告書の未活用 自動車事故報告書に労働基準法等の法令違反の記載がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例あり (6 件) ※ 調査対象：平成 17 年 1 月から 20 年 6 月までの間に 9 運輸支局に提出された貸切バス事業者が当事者としてかかわった 61 件の事故</li> <li>○ 自動車事故報告書の提出の遅延 30 日の期限内に提出されていないものあり (42 件 (14.2%)) ※ 調査対象：平成 19 年に提出された貸切バス事業者に係る自動車事故報告書 295 件</li> </ul>	<p data-bbox="1283 172 2089 252">等の資料の添付の徹底については、引き続き、左記の対応通達に基づく指導を徹底</p> <p data-bbox="1216 316 1379 347">(国土交通省)</p> <p data-bbox="1200 368 2089 608">→ ① 「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」(平成 14 年 1 月 14 日付け国自総第 423 号、国自旅第 148 号、国自整第 146 号)を平成 22 年 12 月 15 日に一部改正し、巡回監査、呼出監査の端緒として次のものを明確化(平成 23 年 4 月 1 日施行) ・自動車事故報告規則(昭和 26 年運輸省令第 104 号)に基づく自動車事故報告書に記載された内容に法令違反の疑いがある場合</p> <p data-bbox="1200 663 2089 783">⇒ 上記の措置に基づき、自動車事故報告書に記載された内容に法令違反の疑いがある場合、巡回監査、呼出監査の端緒とするよう指導を徹底。 さらに、監査の端緒は多数あることから、高速ツアーバス事故を受けて、有識者等を構成員とする「運送事業者に対する監査のあり方に関する検討会」を設置し、監査の効率的な実施等についても検討を予定</p> <p data-bbox="1216 1010 1379 1042">(国土交通省)</p> <p data-bbox="1200 1054 2089 1206">→ ② 各地方運輸局自動車交通部長等に対する対応通達により、自動車事故報告書の期限内の提出について周知徹底を図ること及び報告書が提出されていない場合は必要な措置を講ずることを指導</p> <p data-bbox="1200 1270 2089 1342">⇒ 自動車事故報告書の期限内の提出励行指導については、今後も左記の対応通達に基づき、今後も指導を徹底</p> <p data-bbox="1283 1377 2089 1449">(参考) 平成 23 年度の自動車事故報告書提出総数 284 件中期限内報告があったものが 252 件(約 89%)</p>