

貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視

結 果 報 告 書

平成 22 年 9 月

総務省行政評価局

前 書 き

貸切バス事業は、観光バス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、近年では、貸切バスを利用した格安の募集型企画旅行やいわゆるツアーバスが進展するなど、身近な輸送手段として、国民に広く利用されている。

貸切バス事業への新規参入については、平成12年2月に需給調整規制が廃止されたことにより、その事業者数は11年度には2,336事業者であったものが20年度には4,196事業者と約1.8倍に増加しているが、輸送人員は、ほぼ横ばいで推移している。貸切バス事業者の経営環境は、こうした事業者数の増加に伴う事業者間の競争の激化、さらには、団体旅行の小口化・旅行商品の低価格化による営業収入の減少等の影響により、厳しい状況が続いている。

一方、貸切バスの交通事故件数は、平成11年には365件であったものが17年には478件(対11年比131%)と増加し、その後減少傾向に転じているが、20年は413件(同113.2%)と、依然として高い水準となっている。

国土交通省は、平成19年2月に大阪府であずみ野観光バスによる死傷事故が発生したことを契機に、同年3月にツアーバスに関する全国街頭調査を実施し、同年4月には貸切バス事業者を対象とした重点監査を実施している。これらの結果、運転者に対する過労防止義務違反等の法令違反が判明したため、同省は、各種の指導通知により、ツアーバスを含む貸切バス事業者における関係法令の遵守の徹底と安全運行の確保を求めている。さらに、同年6月には、貸切バスに係る安全性の確保及び質の向上に向けた方策を検討するため、国土交通省の担当部局と貸切バス事業者及び旅行業者の団体等をメンバーとした「貸切バスに関する安全等対策検討会」を開催し、同年10月に交替運転者の配置基準の設定、貸切バス事業者の安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の創設、監査の強化等の今後の対応策を取りまとめている。

しかし、貸切バス事業者に対する行政処分等の件数は、監査要員の増員及び監査事業者数の増加もあり、平成16年度に134件であったものが、20年度には370件(対16年度比276.1%)と増加している。

また、貸切バス事業者からは、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契約先から一方的に提示されるなどの苦情が聞かれ、貸切バスの安全運行への悪影響が懸念されている。

さらに、近年、急速に普及している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、その安全性の確保の必要性が指摘されている。

この行政評価・監視は、このような状況を踏まえ、貸切バスの安全確保対策の推進を図る観点から、貸切バス事業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、関係機関における貸切バス事業者への監査・指導等の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

目 次

第1	調査の目的等	1
第2	貸切バス事業の現状	2
1	一般貸切旅客自動車運送事業の概要	2
2	需給調整規制の廃止及びこれに伴う安全確保方策	2
3	貸切バス事業者数、保有車両数、輸送人員及び営業収入の推移	4
4	経営悪化の理由	5
5	経営悪化の影響	5
6	運転者の勤務時間の推移	6
7	貸切バスの交通事故件数の推移	6
8	貸切バス事業における安全確保対策の強化の必要性	6
第3	行政評価・監視結果	15
1	貸切バス事業における安全確保対策の徹底	15
(1)	新規許可事業者に対する指導・監査の徹底	15
(2)	法令等遵守の徹底	33
(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	72
(4)	運輸安全マネジメントの推進	109
(5)	交替運転者の配置指針の見直し	117
(6)	ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進	126
2	収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証	140
(1)	収受運賃の実態把握の実施	140
(2)	公示運賃の検証	154
3	旅行業者への指導・監督の強化	204
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	233
(1)	自動車事故報告書の監査への活用	233
(2)	運送事業者監査総合情報システムの活用	247

目 次

第2 貸切バス事業の現状

【表】

表 I-①	貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について	10
表 I-②	貸切バス事業者数及び保有車両数の推移	11
表 I-③	貸切バスの輸送人員及び営業収入等の推移	11
表 I-④	道路運送法における運賃及び料金に係る規定	12
表 I-⑤	貸切バス運転者一人当たりの平均年間総労働時間の推移	13
表 I-⑥	貸切バスの交通事故件数の推移	13
表 I-⑦	貸切バスの安全確保対策に関する有識者の意見	14

第3 行政評価・監視結果

1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

(1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底

【表】

表 II-1-(1)-①	新規許可事業者に対する指導に関する通知	20
表 II-1-(1)-②	旧監査方針	21
表 II-1-(1)-③	旧細部取扱い	22
表 II-1-(1)-④	運輸支局等における運輸開始届出時の指導の実施状況	25
表 II-1-(1)-⑤	運輸支局等による新規許可事業者に対する巡回監査の実施状況	27
表 II-1-(1)-⑥	新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査未実施状態の経過期間	27
表 II-1-(1)-⑦	新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査を実施するまでの期間	28
表 II-1-(1)-⑧	新規許可事業者に対し早期に実施することとされている巡回監査が実施されていない理由	28
表 II-1-(1)-⑨	巡回監査実施済事業者及び未実施事業者別の違反事項数等の比較	30

【事例】

事例 II-1-(1)-①	新規許可事業者に対する運輸開始届出時の指導等を実施していない例	26
事例 II-1-(1)-②	巡回監査実施済事業者及び未実施事業者における法令違反の状況	29

事例Ⅱ-1-(1)-③	新規許可事業者に対する指導の必要性に係るアンケート調査結果（抜粋）	31
-------------	-----------------------------------	----

(2) 法令等遵守の徹底

【表】

表Ⅱ-1-(2)-①	貸切バス事業の営業区域に係る法令	42
表Ⅱ-1-(2)-②	運転者の労働時間等に係る法令等	43
表Ⅱ-1-(2)-③	改善基準告示における規定内容	44
表Ⅱ-1-(2)-④	運転者の健康管理等に係る法令等	44
表Ⅱ-1-(2)-⑤	運転者の選任に係る制限に関する省令	46
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	47
表Ⅱ-1-(2)-⑦	法令等違反が判明した貸切バス事業者数	48
表Ⅱ-1-(2)-⑧	区域外運送を行っている理由別の事業者数	54
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	55
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	56
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	61
表Ⅱ-1-(2)-⑫	1日の最長拘束時間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑬	1日の平均休息期間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑭	1日の最短休息期間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑮	1日の平均運転時間	63
表Ⅱ-1-(2)-⑯	1日の最長運転時間	64
表Ⅱ-1-(2)-⑰	平均連続運転時間	64
表Ⅱ-1-(2)-⑱	最長連続運転時間	64
表Ⅱ-1-(2)-⑲	貸切バス事業者が考える貸切バス業界の問題点	67
表Ⅱ-1-(2)-⑳	健康診断及び適性診断を受診させていない事業者数等	67
表Ⅱ-1-(2)-㉑	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	69
表Ⅱ-1-(2)-㉒	法定台帳、簿冊類の未作成等理由別の事業者数（延べ数）	71

【事例】

事例Ⅱ-1-(2)-①	区域外運送を行っている例	48
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	54
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	55
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）	57

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）	60
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	61
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）	62
事例Ⅱ-1-(2)-⑧	改善基準告示に違反した主な理由	65
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	68
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	69
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	70

(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

【表】

表Ⅱ-1-(3)-①	行政処分等に係る基準等の主な改正内容、変遷	88
表Ⅱ-1-(3)-②	道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例	91
表Ⅱ-1-(3)-③	監査要員、監査事業者及び行政処分等件数の推移	97
表Ⅱ-1-(3)-④	ツアーバスに関する全国街頭調査結果（概要）	98
表Ⅱ-1-(3)-⑤	貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表	99
表Ⅱ-1-(3)-⑥	地方運輸局等における行政処分の公表状況	108

【事例】

事例Ⅱ-1-(3)-①	当省の調査で法令違反があり、また、国土交通省から処分を受けている15事業者の状況	94
事例Ⅱ-1-(3)-②	許可の取消処分を受けた貸切バス事業者の違反内容	97
事例Ⅱ-1-(3)-③	複数回行政処分を受けている貸切バス事業者の状況（平成18年1月～21年12月）	100
事例Ⅱ-1-(3)-④	行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて	106

(4) 運輸安全マネジメントの推進

【表】

表Ⅱ-1-(4)-①	運輸安全マネジメントに関する規定	113
表Ⅱ-1-(4)-②	運輸安全マネジメント制度に関する周知実績	114
表Ⅱ-1-(4)-③	輸送の安全に関する基本的な方針等の公表状況	114
表Ⅱ-1-(4)-④	行政処分を受けた場合における処分の内容、処分に基づき講じた措置等の公表状況	115

表Ⅱ-1-(4)-⑤	貸切バス事業者が輸送の安全にかかわる情報を公表していない理由	116
【事例】		
事例Ⅱ-1-(4)	行政処分等にかかる内容等を公表していない例	115
 (5) 交替運転者の配置指針の見直し		
【表】		
表Ⅱ-1-(5)-①	貸切バスに関する安全等対策検討会報告及び交替運転者の配置指針	121
表Ⅱ-1-(5)-②	事業者における交替運転者の配置基準の設定状況	122
表Ⅱ-1-(5)-③	事業者が設定している配置基準の距離別事業者数	122
表Ⅱ-1-(5)-④	貸切バスの事故防止対策における基準	123
表Ⅱ-1-(5)-⑤	夜間の運行に係る配置基準の内容	124
表Ⅱ-1-(5)-⑥	運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離	125
【事例】		
事例Ⅱ-1-(5)-①	貸切バス事業者における乗務距離の設定根拠の例	123
事例Ⅱ-1-(5)-②	貸切バス事業者の意見内容	124
 (6) ツアーバスの運行に係る安全確保対策の推進		
【表】		
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	130
表Ⅱ-1-(6)-②	ツアーバスに関する取扱いについて	131
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	132
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	133
【事例】		
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	134
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	136
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	138
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	138
事例Ⅱ-1-(6)-⑤	拘束時間等の基準・指針を超過している例	139

2 收受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証

(1) 收受運賃の実態把握の実施

【表】

表Ⅱ-2-(1)-①	公示運賃処理要領	160
表Ⅱ-2-(1)-②	公示運賃設定要領	161
表Ⅱ-2-(1)-③	変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲	162
表Ⅱ-2-(1)-④	一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法の概要	163
表Ⅱ-2-(1)-⑤	9 地方運輸局等における公示運賃の設定状況及び貸切バス事業者における届出運賃の設定状況	164
表Ⅱ-2-(1)-⑥	公示内容によらない届出の例	165
表Ⅱ-2-(1)-⑦	届出運賃の收受率区分表	175
表Ⅱ-2-(1)-⑧	届出運賃の收受状況	178
表Ⅱ-2-(1)-⑨	貸切バス事業者における届出運賃の收受状況	178
表Ⅱ-2-(1)-⑩	貸切バス事業者が届出運賃を收受できていない理由	179
表Ⅱ-2-(1)-⑪	届出運賃を收受できていない理由（アンケート）	181
表Ⅱ-2-(1)-⑫	運賃・料金について契約先から要求された内容	181
表Ⅱ-2-(1)-⑬	届出運賃を收受できないことによる具体的影響・支障の例（実地調査）	182
表Ⅱ-2-(1)-⑭	運送原価に占める人件費の割合の推移（日本バス協会調べ）	182
表Ⅱ-2-(1)-⑮	現行の收受運賃・料金が労務管理・運行管理に与える影響・支障	182
表Ⅱ-2-(1)-⑯	届出運賃を收受できないことによる具体的影響・支障の例（アンケート）	182
表Ⅱ-2-(1)-⑰	改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率区分表	183
表Ⅱ-2-(1)-⑱	貸切バス事業者が旅行業者に支払っている手数料率	195
表Ⅱ-2-(1)-⑲	手数料の徴収に関する貸切バス事業者の意見	195
表Ⅱ-2-(1)-⑳	届出運賃の收受状況に係る実態把握の実施内容	196
表Ⅱ-2-(1)-㉑	届出運賃の收受状況が未把握となっている理由	197
表Ⅱ-2-(1)-㉒	届出運賃の收受に係る監査を行っていない理由	198
表Ⅱ-2-(1)-㉓	届出運賃の適正收受に係る地方運輸局等の周知状況	198

【事例】

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）	166
-------------	---------------------------------	-----

事例Ⅱ-2-(1)-②	収受運賃が届出運賃の上限額を超えている運送契約の内容	176
事例Ⅱ-2-(1)-③	届出運賃の収受率が20%程度となっている例	178
事例Ⅱ-2-(1)-④	貸切バス事業者が届出運賃と異なる独自の運賃表を作成・使用している例	180
事例Ⅱ-2-(1)-⑤	届出運賃を収受できていない理由及びそのことによる影響等	181
事例Ⅱ-2-(1)-⑥	大手旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表の内容	184
事例Ⅱ-2-(1)-⑦	旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（北海道運輸局管内の例）	185
事例Ⅱ-2-(1)-⑧	旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（近畿運輸局管内の例）	186
事例Ⅱ-2-(1)-⑨	旅行業者がインターネットに掲載している公示運賃を下回る運賃表の内容	187
事例Ⅱ-2-(1)-⑩	旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示に係る貸切バス事業者の意見（アンケート調査結果（抜粋））	188
事例Ⅱ-2-(1)-⑪	改善基準告示違反運送の届出運賃の収受率及び違反理由	189
事例Ⅱ-2-(1)-⑫	届出運賃の収受率が特に低く、かつ、改善基準告示違反となっている例	194
事例Ⅱ-2-(1)-⑬	届出運賃の収受状況に係る監査を実施した事業者の届出運賃の収受率	197

(2) 公示運賃の検証

【表】

表Ⅱ-2-(2)-①	9 地方運輸局等における認可運賃及び公示運賃の設定額	199
表Ⅱ-2-(2)-②	貸切バスの運賃原価に係る経費及び他の旅客運送事業の運賃水準の推移	200
表Ⅱ-2-(2)-③	標準能率事業者の選定基準	201
表Ⅱ-2-(2)-④	地方運輸局等が公示運賃の見直しを行っていない理由	203

【事例】

事例Ⅱ-2-(2)	公示運賃に係る旅行業者の見解	202
-----------	----------------	-----

3 旅行業者への指導・監督の強化

【表】

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）	215
表Ⅱ-3-②	旅行業者に対する指導通知	216
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	217

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	219
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	220
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	220
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	228
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	230
表Ⅱ-3-⑨	旅行業者等の契約先からの無理な要求の内容	231
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	232

【事例】

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）	221
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）	222
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	227
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	229
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））	232

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

(1) 自動車事故報告書の監査への活用

【表】

表Ⅱ-4-(1)-①	運転者の休日に関する法律	242
表Ⅱ-4-(1)-②	運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況	242
表Ⅱ-4-(1)-③	運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況	242
表Ⅱ-4-(1)-④	旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針	244
表Ⅱ-4-(1)-⑤	自動車事故報告書に関する法令	245
表Ⅱ-4-(1)-⑥	当省が入手した平成19年に提出された自動車事故報告書における事故から提出までの期間	246

【事例】

事例Ⅱ-4-(1)-①	自動車事故報告書に法令違反がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例	238
事例Ⅱ-4-(1)-②	貸切バス事業者が第一当事者としてかかわった事故を契機にした監査の実施状況	239

事例Ⅱ-4-(1)-③	運転者の1日の拘束時間が16時間を超えているにもかかわらず、 監査が実施されていない例	242
事例Ⅱ-4-(1)-④	運転者が運転中、体調に異常を来し、運転不能になった事故日 前1か月間の拘束時間等	243
事例Ⅱ-4-(1)-⑤	提出までの期間が事故後3か月以上経過している自動車事故報 告書の中に、運転者の休日が十分確保されていない記載がみら れる例	246

(2) 運送事業者監査総合情報システムの活用

【表】

表Ⅱ-4-(2)	監査情報システムの開発及び維持管理費等に係る事業費の経年 推移	249
----------	------------------------------------	-----

第1 調査の目的等

1 目的

この行政評価・監視は、貸切バスの安全確保対策の推進を図る観点から、貸切バス事業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、関係機関における貸切バス事業者への監査・指導等の実施状況を調査し、関係行政の改善に資するものである。

2 対象機関

(1) 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）

(2) 関連調査等対象機関

関係団体、貸切バス事業者、旅行業者

3 担当部局

行政評価局

管区行政評価局 6局（北海道、東北、中部、近畿、中国四国、九州）

四国行政評価支局

沖縄行政評価事務所

4 実施時期

平成20年8月～22年9月

第 2 貸切バス事業の現状

貸切バス事業の現状	説明図表番号
<p>1 一般貸切旅客自動車運送事業の概要</p> <p>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（以下「貸切バス事業」という。）¹は、観光バス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ている。近年では、貸切バスを利用した格安の募集型企画旅行²やいわゆるツアーバス³が急速に進展するなど、貸切バスは、身近な輸送手段として、国民に広く利用されている。</p> <p>2 需給調整規制の廃止及びこれに伴う安全確保方策</p> <p>(1) 需給調整規制の廃止の経緯</p> <p>貸切バス事業を含めた運輸事業全般に係る事業参入については、運輸事業の公共性、地域独占が起りやすいという特殊性、輸送における安全の重要性等の観点から、需給調整規制⁴が行われてきた。</p> <p>しかし、需給調整規制を行うことにより、既存事業者による、国民生活の変化を反映し、利用者の多様なニーズに対応して創意工夫を凝らした適時適切なサービスの供給及び効率的な事業運営努力などが阻害され、結果的に利用者の利便の確保・増進が困難になるおそれが生じてきた。このため、運輸省（現国土交通省）は、「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」（平成 8 年 12 月 5 日運輸省許認可事務等改革推進本部決定）において、①人流・物流の全事業分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止する、②そのための環境又は条件を整備するとともに、利用者保護、安全確保等の観点から、必要な措置を講ずる、との基本方針を定め、目標期限をおおむね 3 年ないし 5 年後として運輸事業全般の需給調整規制を抜本的に見直すこととした。</p> <p>この基本方針は、「規制緩和推進 3 か年計画」（平成 10 年 3 月 31 日閣議決定）に盛り込まれ、「貸切バス事業の需給調整について、運輸政策審議会の答申に基づき、安全の確保、消費者保護等の措置を確立した上で、平成 11 年度に廃止する」こととされた。</p> <p>さらに、「規制緩和推進 3 か年計画」を受け、「貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」（平成 10 年 6 月 2 日運輸政策審議会自動車交通部会答申。以下「運輸政策審議会答申」という。）において、貸切バス事業に関する規制緩和の考え方、貸切バス事業の需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等が示された。</p> <p>具体的には、需給調整規制の廃止の趣旨について、貸切バスは、利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待しうる事業分野であると考えられ、事業者には、良質なサービスを低廉な価格で提供することを期待し、</p>	<p>表 I - ① 貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について</p>

また、利用者及び旅行業者には、自己の責任の下、貸切バスに関する様々な情報をもとに、運賃のみならず、より良いサービスを評価し、選択し、利用することが求められるとしている。

(2) 需給調整規制の廃止に伴う安全確保方策

運輸政策審議会答申では、需給調整規制廃止に際しての行政の役割として、安全の確保について必要な対策を講じることは、引き続き行政の役割であり、また、競争を通じ、良質、安価なサービスが実現されるよう、公正競争の確保や利用者に対する必要な情報の公開も求められるなどとしている。

また、事業参入に関する環境整備方策等として、①安全を確保する能力（事業者の知識、運行管理体制の整備等）、②事故の際の対応能力、損害賠償能力の確保（社内体制の整備、任意保険への加入等）、③事業基盤の保有（車庫、車両、運転者等）及び④人的欠格事由の4点について、具体的な審査基準を設定し、必要な審査を行うべきであるとしている。

さらに、参入後の安全運行の確保方策について、これまで免許制を背景として行政指導や事業者の自主的な取り組みにより行われてきた、運転者の適性診断や健康診断の充実、ハンドル時間や乗務距離の制限、文書による明確な運行の指示等については、競争が激化した場合に、適切な実施を期待することが難しくなることもあると思われるため、地域の実情を踏まえつつできる限り明確な基準の下、必要に応じて規制に取り組むことを検討すべきであるとしている。また、運転者の過労運転や無謀な運行、運転者のレベルの低下等競争の激化により懸念される問題については、運行管理者の資格試験制度、権限の強化や配置基準の明確化、事故多発運転者に対する適性診断受診の義務付け等が考えられるとしている。加えて、参入を容易にし競争が激化する場合には、安全に関する法令の遵守がおろそかになる事業者の出現も懸念されるため、行政としては参入時の審査及び安全運行に関する法制度を整備するにとどまらず、安全確保及び事業運営について事後的な監視を充実し、違反事例がある場合には是正措置を効果的に実施し、安全等にかかわる措置の遵守を図ることが必要であるとして、監査制度の見直し等を含め必要な仕組みを検討し、措置すべきであるとしている。また、違反がみられた場合の処分の透明性、公平性を確保するためには、違反事例に応じた点数制の導入等により、処分基準を明確にすることが望ましいとしているほか、行政による監視に加え、旅行業者や利用者による選択により不適切な事業者の選別が行われることも期待されるため、安全等を含め必要な情報の公開に努めることが重要であるとしている。

(3) 需給調整規制の廃止並びにこれに伴う規制の緩和及び強化

このような経緯の下、平成11年5月に道路運送法が改正（平成12年2月施行）され、貸切バス事業は、免許制から、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許可制に移行され、需給調整規制は廃止された。

これに併せて、貸切バス事業を行おうとする者が一定の基準に適合しているか否かを判断するための審査基準についても、保有車両の必要数の緩和や営業区域等の拡大措置が採られた。

一方、需給調整規制が廃止され、貸切バス事業への参入が容易になり、輸送の安全及び旅客の利便確保の観点からの監査が一層重要となったことから、貸切バス運転者の拘束時間、適性診断の受診の義務付け等の安全運行の確保に関する規制が強化され、また、効果的な事後的な監視の仕組みとして、監査制度の見直し、行政処分の点数制、行政処分の公表等の措置が採られた。

3 貸切バス事業者数、保有車両数、輸送人員及び営業収入の推移

(1) 貸切バス事業者数及び保有車両数の推移

需給調整規制の廃止により、新規参入が容易となったことから、貸切バス事業者数は、平成 11 年度の 2,336 事業者から 20 年度の 4,196 事業者（対 11 年度比 179.6%）へと増加している。一方、保有車両数は、11 年度の 3 万 7,661 台から 20 年度の 4 万 5,785 台（同 121.6%）へと増加しているが、同時期の事業者数の増加率が約 180%であるのに比べて、その増加率は低くなっている。

このことを 1 事業者当たりの保有車両数で見ると、平成 11 年度には 16.1 台であったものが 20 年度には 10.9 台（同 67.7%）へと減少しており、小規模な貸切バス事業者⁵が増加していることを示している。

(2) 輸送人員及び営業収入の推移

貸切バスの輸送人員は、平成 11 年度には 2 億 5,160 万人であったものが 17 年度には 3 億 160 万人（対 11 年度比 119.9%）に増加し、20 年度にかけて、ほぼ横ばいで推移している。

これを 1 事業者当たりの輸送人員で見ると、輸送人員は平成 11 年度には 10 万 8,000 人であったものが、20 年度には 7 万 2,000 人（同 66.7%）に減少している。

次に、営業収入の面について、1 事業者当たりの営業収入額⁶の経年推移をみると、11 年度の 2 億 4,400 万円に対し、12 年度は 2 億 310 万円（同 83.2%）、17 年度は 1 億 3,910 万円（同 57.0%）、20 年度は 1 億 2,260 万円（同 50.2%）と需給調整規制の廃止前と比べて半減している。

このように、需給調整規制の廃止後、1 事業者当たりの輸送人員及び営業収入は減少し、貸切バス事業者の経営環境は厳しい状況にある。

(3) 貸切バス事業者の収支

社団法人日本バス協会の資料⁷により、平成 20 年度の貸切バス事業者の収

表 I-② 貸切バス事業者数及び保有車両数の推移

表 I-③ 貸切バスの輸送人員及び営業収入等の推移

支状況をみると、同協会が調査した 404 事業者のうち 191 事業者（47.3%）が赤字となっている。

また、当省が平成 21 年 3 月に全国の貸切バス事業者を対象に行ったアンケート調査（配布事業者数 4,304 事業者、有効回答数 2,629 事業者（61.1%）。以下「事業者アンケート調査」という。）の結果においても、2,629 事業者のうち、直近の事業年度の収支が「赤字」のものが 1,145 事業者（43.6%）、「ほぼ均衡」のものが 940 事業者（35.8%）、「黒字」のものが 369 事業者（14.0%）となっている。

4 経営悪化の理由

貸切バス事業者は、道路運送法第 9 条の 2 第 1 項に基づき、旅客の運賃及び料金を定め、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おり（以下、届け出られた運賃及び料金を「届出運賃」という。）、同法第 98 条第 1 号に基づき、届出運賃によらない運賃の収受が禁じられている。また、同法第 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収受するなど事業の健全な発達を阻害するような競争をしてはならないとされている。

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。）は、貸切バス事業の運賃及び料金について、当該地域の経済状況及び事業者経営状況を勘案した金額を公示しており（以下、公示された運賃及び料金を「公示運賃」という。）、ほとんどの貸切バス事業者は、公示運賃を届出運賃としている。

しかし、当省の調査結果では、貸切バス事業者数の増加による受注競争の激化や契約先からの値引き要求などにより、届出運賃どおりの金額を収受できている契約が少なく、このことが、貸切バス事業者の経営を悪化させる大きな要因となっている（後述第 3-2-(1)、142 ページ参照）。

当省の事業者アンケート調査の結果でも、届出運賃どおりの金額を収受できているとした事業者の割合は、2,629 事業者中、契約先が旅行会社の場合で 47 事業者（1.8%）、自治体・学校関係で 126 事業者（4.8%）、個人で 182 事業者（6.9%）にとどまっている。

5 経営悪化の影響

貸切バス事業者においては、経営悪化への対応策として、車両の使用年数の延長のほか、事業経費の 50% 近くを占めるとされる人件費の抑制（人員削減、運転者の賃金水準の切り下げや手当の削減など）が行われ、これにより、長時間労働など運転者の勤務状況も悪化している。

これについて、当省が平成 21 年 5 月に貸切バスの運転者を対象に行ったアンケート調査（配布運転者数 500 人、有効回答数 136 人（27.2%）。以下「運転者アンケート調査」という。）において、勤務状況が規制緩和の前後でどのように変化したかについて調査したところ、136 人の運転者のうち、半数近い

表 I-④ 道路運送法における運賃及び料金に係る規定

64人(47.1%)の運転者が「悪化している」と回答している。この中には「残業代を増やすためには休息や休日を入れない連続勤務や一般路線バスに乗務した後に貸切バスを運行するなどの無理な運行をせざるを得ない状態である。」といった意見があるなど、貸切バス事業者の経営悪化による運転者の勤務状況への影響がみられる。

6 運転者の勤務時間の推移

全産業の労働者一人当たりの平均年間総労働時間をみると、平成11年度の1,840時間から20年度の1,792時間へとやや減少しているが、貸切バス運転者は、11年度2,357時間、20年度2,364時間とほぼ横ばいで推移している。貸切バス運転者一人当たりの平均年間総労働時間は全産業労働者の1.3倍となっている。

表I-⑤ 貸切バス運転者一人当たりの平均年間総労働時間の推移

7 貸切バスの交通事故件数の推移

貸切バスの交通事故件数をみると、平成11年には365件であったものが需給調整規制の廃止直後の12年には450件(対11年比123.3%)に増加し、17年以降は減少しているが、20年は413件(同113.2%)と高止まりしている。

表I-⑥ 貸切バスの交通事故件数の推移

また、死亡事故件数は、平成11年から20年までは年間3件ないし9件で推移している。

さらに、走行距離1億km当たりの事故件数は、平成11年には23件であったものが12年には28件に増加し、その後は年間24件ないし28件で推移している。

このような中、平成19年2月、大阪府吹田市において、法令に違反する運転者の長時間の拘束などを原因とするあずみ野観光バスのスキーバスによる死傷事故が発生している⁸。

このような事故と勤務状況との関係について、当省が行った運転者アンケート調査の結果では、136人の運転者のうち、95.6%の運転者がヒヤリ・ハット体験⁹があると回答しており、その原因を「運行スケジュールが厳しく疲労が溜まっている」とする者が61.2%、「休日や休息の不足による過労運転」とする者が59.7%と過労運転を原因とする者が多くなっている。

8 貸切バス事業における安全確保対策の強化の必要性

(1) 国会質疑等

以上のように、貸切バス事業者の経営環境の悪化に伴い、運転者の勤務状況が悪化し、重大事故が発生していることを受け、国会において、ツアーバス事業者の法令違反が極めて多いこと、監査及び行政処分の強化、社会的規制の在り方の見直し、貸切バス事業者の経営の実態把握と改善策の検討、旅行者によるバス事業者への低運賃の押しつけ、運行計画又は行程が事故原因になった場合の旅行業者の責務などについての質疑が行われている¹⁰。

また、当省が意見を聴取した、貸切バス事業について調査研究を行っている民間有識者からも、規制緩和以降に新規参入した運送事業経験のない事業者や小規模零細事業者の中には、運行管理等に関する法令を十分承知していないものや法令の遵守意識に乏しいものがみられる等の意見がある。

表 I-⑦ 貸切バスの安全確保対策に関する有識者の意見

(2) 貸切バス事業者と旅行業者との関係

貸切バスの安全確保については、もとより貸切バス事業者がその責任を担うべきであるが、貸切バス事業者と旅行業者との関係については、国会でも指摘されているとおり、旅行業者から貸切バス事業者に対して届出運賃を大幅に下回る低運賃の提示があり、また、当省の調査によれば、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。以下「改善基準告示」という。）¹¹に違反する運行行程の提示もみられる。

これについて、当省が意見を聴取した有識者の中には、貸切バス事業者の法令違反等に旅行業者が関与したことが明らかな場合には、旅行業者に対しても処分又は罰則を科すなど、旅行業者に対する指導・監督、処分等を強化しなければ貸切バス事業者における法令違反は根絶できないのではないかとする意見がある。

(3) 国土交通省の対応

こうした状況を踏まえ、国土交通省は、近年、次のとおり、①行政処分の強化等、②監査要員の増員、③関係者に対するツアーバスに係る募集型企画旅行の適正化の通知の発出、④ツアーバスに関する全国街頭調査の実施、⑤貸切バス事業者に対する重点監査の実施、⑥貸切バスに関する安全等対策検討会の開催及び⑦貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度の創設に向けた検討等を行ってきた。

① 行政処分の強化等

国土交通省は、平成14年2月、法令違反があった事業者に対する行政処分の点数制度を創設したほか、行政処分を受けた事業者名の公表、処分基準の強化等を行ってきた。

② 監査要員の増員

国土交通省は、監査要員の増員を図ってきており、監査要員数は、平成16年度末には110人であったものが20年度末には230人と約2.1倍になっている。また、これにより監査を受けた貸切バス事業者数は、16年度の615事業者から20年度には1,250事業者に増加している。

③ ツアーバスに係る募集型企画旅行の適正化の通知の発出

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」¹²により、旅行業者に対して、i) 道路運送法、労働基準法（昭和22年法律第49号）、道路交通法（昭和35年法律第105号）等の関係法令への違反行為の教唆、幫助を絶対に行わないこと、ii) ツア

ーバスに係る募集型企画旅行の適正化の徹底について通知している。

④ ツアーバスに関する全国街頭調査の実施

国土交通省は、平成19年3月、ツアーバスの安全性の確保を徹底するため、東京、大阪、名古屋等全国13か所のツアーバスの発着点において、ツアーバスの安全確保状況について街頭調査を実施した。その結果、運行指示書又は車検証の携行がないもの、「貸切」の表示がないもの等がみられたとしている。

⑤ 貸切バス事業者に対する重点監査の実施

国土交通省は、平成19年4月、貸切バス事業者(新規許可事業者及びツアーバス運行事業者(高速道路、深夜時間帯又は長距離を運行するツアーバスを実施する貸切バス事業者をいう。))を中心とする316事業者)に対する重点監査を実施した。その結果、監査した316事業者のうち204事業者(64.6%)に法令違反等がみられ、特にツアーバス事業者においては84事業者のうち68事業者(81.0%)に法令違反等がみられたことから、同省は、それらの事業者に対して行政処分等を行っている。

⑥ 貸切バスに関する安全等対策検討会の開催

平成19年6月から10月にかけて、貸切バスにおける安全性の確保・質の向上に向けた方策を検討するため、国土交通省の担当部局、貸切バス事業者、旅行業者、両業界の団体及び労働組合の実務者をメンバーとした「貸切バスに関する安全等対策検討会」(以下「安全等対策検討会」という。)が開催された。安全等対策検討会においては、平成19年10月、交替運転者の配置基準の設定、貸切バス事業者の安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の創設、監査の強化、ツアーバス向け長距離都市間モデルの作成等の今後の対応策が取りまとめられた。国土交通省は、安全等対策検討会の報告を踏まえて、i)「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」¹³により、改善基準告示で定められた運転時間¹⁴を遵守するための乗務距離の目安の設定、ii)貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度¹⁵の創設に向けた検討等を行っている。

⑦ 貸切バス事業者の安全性に関する評価・認定制度

「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」においては、貸切バスにおける安全性の確保・質の向上に向けた方策の一つとして、利用者が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)について提言が行われた。これを踏まえ、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度について、学識経験者、消費者代表、貸切バス事業者、旅行業者、両業界団体、労働組合及び国土交通省により検討が行われ、平成21年3月、利用者が安全性の高い貸切バス事業者を選択できるよう、貸切バス事業者の安全性や安全に対する取組状況等について評価・公表する制度の創設に向けた報告書が取りまとめられた。平成22年7月現

在、当該制度の実施主体である社団法人日本バス協会が詳細設計を行っている。

(4) 更なる法令遵守及び安全確保対策の強化の必要

国土交通省は、貸切バス事業者の法令遵守及び安全確保対策について、上記の措置を講じてきている。

しかし、法令違反があった事業者に対する行政処分の件数をみると、平成16年度には134件であったものが20年度には370件となり、また、監査した事業者数に対する行政処分件数の割合をみると、16年度の21.8%から20年度の29.6%に増加している。さらに、行政処分を受ける事業者の中には、監査で法令違反を指摘されてもそれ以降の改善がみられず、2回、3回と重ねて処分を受けている事業者もみられ、また、当省の調査においても法令違反が多数みられた（後述第3-1-(3)、78ページ参照）。

このようなことから、貸切バス事業者の法令違反行為に対する現行の監査及び行政処分の抑止力としての有効性、あるいは、事業者の業務遂行能力についての審査の在り方、さらには、貸切バスの主たる契約先の一つである旅行者に対する指導・監督の強化を含め、貸切バス事業における法令遵守の在り方について総合的に検討する必要があるが生じている。

- 1 道路運送法第3条第1号及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第3条の2により、一つの契約により乗車定員11人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する事業とされている。
- 2 旅行会社があらかじめ旅行計画を作成し、パンフレットや広告などで参加者を募集して実施する旅行形態をいう。
- 3 旅行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をいう。
- 4 事業区域ごとに需要と供給のバランスを判断し、当該事業の開始によって事業区域に係る供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならない場合、免許を与える制度をいう。
- 5 事業者アンケート調査結果では、需給調整規制が廃止される前に免許を取得した事業者の保有車両数は「11両以上～30両以下」が34.0%で最も多いのに対し、需給調整規制が廃止された後に許可を取得した事業者の保有車両数は「5両以下」が54.6%で最も多い。
- 6 営業収入は、国土交通省の旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）に基づく事業者からの報告に基づくものであるが、例年報告漏れが生じており、全事業者に係る正確な集計値はない。このため、「1報告事業者当たりの営業収入」の算出に当たっては、当該報告を行った事業者数で営業収入を割り出した。
（報告事業者数）
平成11年度-2,115者（提出率90.5%）、12年度-2,511者（提出率87.7%）、17年度-2,803者（提出率71.5%）、18年度-3,385者（提出率82.4%）、19年度-3,472者（提出率83.5%）、20年度-3,344者（提出率79.7%）
- 7 「平成20年度一般貸切バス事業の収支状況について」（平成21年12月取りまとめ）
- 8 平成19年2月18日、大阪府吹田市において、法令に違反する長時間の拘束時間や運転時間による過労運転、交替運転者の不配置等を原因とするスキーバス死傷事故（死亡1人、重傷4人及び軽傷22人）が発生した。
- 9 事故が起こりそうであったが、幸いにも回避できた出来事（インシデント）の体験を指す
- 10 衆議院国土交通委員会（平成19年6月8日）における民主党三日月大造衆議院議員の質疑等
- 11 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、「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、改善基準告示とされている。
- 12 平成18年6月30日付け国総旅振第101号の4 国土交通省総合政策局旅行振興課長通知
- 13 平成20年6月27日付け国自安第39号、国自旅第133号 自動車交通局安全政策課長・旅客課長通知
- 14 改善基準告示において、運転時間の上限は2日平均で1日当たり9時間とされている。
- 15 貸切バス事業者の安全性に対する取組状況や事故及び行政処分の状況等を評価し、認定する制度をいう。

表 I-① 貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について

○ 「貸切バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」（平成10年6月2日運輸政策審議会自動車交通部会答申）（抜粋）

I. 規制緩和の基本的考え方

2 需給調整規制廃止の趣旨

貸切バスは、多くの場合、旅行業者が利用者に代わり貸切バス事業者を選択しており、また一部では、利用者が直接選ぶ場合もある。いずれにせよ、利用に当たって事前に事業者を選択することが可能であり、市場における事業者の競争を通じて、良質、安価なサービスの提供を期待しうる事業分野であると考えられる。

従って、これまでも一定の枠内で、需給調整規制の弾力的運用により競争が進められてきたが、抜本的に事業活動の効率化、活性化を進め、利用者利便の向上を目指すためには、需給調整規制を廃止して、競争を促進することが適当である。

II. 貸切バス事業の需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等

3 競争の基本となる運賃については、届出により設定しうる届出制とする

貸切バスの運賃は、提供するサービス内容とともに競争の基本となるものであることから、その設定については出来る限り事業者の自主性が発揮されるようにすることが望ましい。

このため、運賃については、従来の地域毎の原価に基づく認可制から、事業者の個別の届出により運賃を設定できる届出制とすることが適当である。

ただ、その一方で、利用者が選択する上で分かり易いものであることも必要であり、また、事実上の独占状態等を背景にあまりにも高い運賃を設定すること、利用者間で不当に差別的な運賃を設定すること、さらに、競争他者の排除を目的として原価を大幅に割る運賃を設定することは、利用のしやすさや利用者間の公平、公正な競争を確保する上で問題を生じる可能性がある。このため、これらの問題が発生する場合には、発動の基準を明確にした上で、届け出た運賃については是正のために必要な指示をしうることにすることが適当である。

(注) 下線は、当省が付した。

表 I - ② 貸切バス事業者数及び保有車両数の推移

(単位：事業者、台)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
事業者数 (a)	2,336 (100)	2,864 (122.6)	3,923 (167.9)	4,110 (175.9)	4,159 (178.0)	4,196 (179.6)
保有車両数 (b)	37,661 (100)	36,815 (97.8)	45,625 (121.1)	45,668 (121.3)	44,832 (119.0)	45,785 (121.6)
1 事業者当たり 保有車両数 (b/a)	16.1 (100)	12.9 (80.1)	11.6 (72.0)	11.1 (68.9)	10.8 (67.1)	10.9 (67.7)

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。
2 () 内は、平成 11 年を 100 とした場合の指数である。

表 I - ③ 貸切バスの輸送人員及び営業収入等の推移

(単位：十万人、事業者、万人)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
輸送人員 (a)	2,516 (100)	2,547 (101.2)	3,016 (119.9)	2,964 (117.8)	2,960 (117.6)	3,034 (120.6)
事業者数 (b)	2,336 (100)	2,864 (122.6)	3,923 (167.9)	4,110 (175.9)	4,159 (178.0)	4,196 (179.6)
1 事業者当たり の輸送人員 (a/b)	10.8 (100)	8.9 (82.4)	7.7 (71.3)	7.2 (66.7)	7.1 (65.7)	7.2 (66.7)

- (注) 1 「輸送人員」は国土交通省の自動車輸送統計調査の結果、「事業者数」は国土交通省自動車交通局旅客課の資料による。
2 () 内は、平成 11 年度を 100 とした場合の指数である。

(参考)

(単位：億円、事業者、%、十万円)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
営業収入 (a)	5,161	5,099	3,899	4,299	4,779	4,100
報告事業者数 (b) (提出率)	2,115 (90.5)	2,511 (87.7)	2,803 (71.5)	3,385 (82.4)	3,472 (83.5)	3,344 (79.7)
1 報告事業者当 たりの営業収入 (a/b)	2,440 (100)	2,031 (83.2)	1,391 (57.0)	1,270 (52.0)	1,376 (56.4)	1,226 (50.2)

- (注) 1 「営業収入」は国土交通省の旅客自動車運送事業等報告規則に基づく報告集計結果による。
2 旅客自動車運送事業等報告規則に基づく報告は、例年報告漏れが生じており、「営業収入」は、全事業者に係る正確な集計値ではない。このため、「1 報告事業者当たりの営業収入」の算出に当たっては、当該報告を行った事業者数で営業収入を割り出した。
3 「1 報告事業者当たりの営業収入」欄の () 内は、平成 11 年度を 100 とした場合の指数である。

表 I - ④ 道路運送法における運賃及び料金に係る規定

○ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第 9 条（略）

2～5（略）

6 国土交通大臣は、第 3 項若しくは第 4 項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第 3 項又は第 4 項の運賃等にあつては、第二号又は第三号）のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。

一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。

二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を経営する者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

（一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第 9 条の 2 一般貸切旅客自動車運送事業を経営する者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 前条第 6 項の規定は、前項の運賃及び料金について準用する。この場合において、同条第 6 項中「当該一般乗合旅客自動車運送事業者」とあるのは、「当該一般貸切旅客自動車運送事業者」と読み替えるものとする。

（公衆の利便を阻害する行為の禁止等）

第 30 条（略）

2 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送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。

3・4（略）

（許可の取消し等）

第 40 条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するとき、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

二 正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しないとき。

第 98 条 次の各号のいずれかに該当する者は、100 万円以下の罰金に処する。

一 第 9 条第 3 項若しくは第 5 項、第 9 条の 2 第 1 項若しくは第 9 条の 3 第 3 項の規定による届出をしないで、又はこれらの規定若しくは第 9 条第 4 項の規定により届け出た運賃若しくは料金によらないで、運賃又は料金を收受した者

二～十九（略）

（注）下線は、当省が付した

表 I - ⑤ 貸切バス運転者一人当たりの平均年間総労働時間の推移

(単位：時間)

区分	平成 11 年度	12	17	18	19	20
貸切バス運転者	2,357 (100)	2,329 (98.8)	2,367 (100.4)	2,378 (100.9)	2,380 (101.0)	2,364 (100.3)
全産業労働者	1,840 (100)	1,853 (100.7)	1,802 (97.9)	1,811 (98.4)	1,808 (98.3)	1,792 (97.4)

- (注) 1 貸切バス運転者の総労働時間は、社団法人日本バス協会提供資料の「職種別年間総労働時間」による（調査社数：平成 20 年度 432 社）。
 2 全産業労働者の総労働時間は、厚生労働省の毎月勤労統計調査の結果による。
 3 () 内は、平成 11 年度を 100 とした場合の指数である。

表 I - ⑥ 貸切バスの交通事故件数の推移

(単位：件)

区分	平成 11 年	12	17	18	19	20
事故件数	365 (100)	450 (123.3)	478 (131.0)	467 (127.9)	440 (120.5)	413 (113.2)
うち死亡事故 件数	4 (100)	3 (75.0)	7 (175.0)	9 (225.0)	6 (150.0)	4 (100)
走行距離 1 億 km 当たりの事 故件数	23 (100)	28 (121.7)	28 (121.7)	27 (117.4)	26 (113.0)	24 (104.3)

- (注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。
 2 () 内は、平成 11 年を 100 とした場合の指数である。

表 I - ⑦ 貸切バスの安全確保対策に関する有識者の意見

有識者	意見の内容
大学教授 A 氏	<ul style="list-style-type: none"> ○ 規制緩和により、貸切バス事業者数は増加し、バス 1 台当たりの収益は下がっている。旅行業者は貸切バス事業者との契約金額をたたく。この価格ダンピングにより経営が悪化し、貸切バス事業者は、まともな運行管理ができなくなっている。 ○ 規制緩和による競争原理は、電話料金ではコスト削減を技術革新等で吸収し、低価格化を実現した。しかし、バスやタクシーの場合は、事業費に占める人件費の割合が高いため、競争が激しくなるとコスト削減は人件費に向かう。その結果、人員が不足して労働条件が悪化し、改善基準告示の違反が発生する。 ○ タクシーと比較した場合、貸切バスは事故発生件数や利用者からの苦情が少なく、光が当てられていない印象がある。地方運輸局ではタクシー事業者の指導に力を入れているが、貸切バス事業者による法令違反も見逃げせない状況にあり、まずは運輸開始届時などに行う指導の徹底が必要。タクシー事業については、規制緩和により一度下げたハードルを高くした。貸切バスも同様にする必要がある。
大学准教授 K 氏	<ul style="list-style-type: none"> ○ 法令違反の原因としては、規制緩和後に新規参入した運送事業経験のない事業者や小規模零細事業者には、運行管理などのノウハウがないもの、法令を承知していないもの、法令を承知していても法令遵守の意識が低いものが多いことが考えられる。 ○ 法令違反は、新規参入事業者によく見られることから、営業所の実態、社会保険の加入状況などの労務管理状況等を新規参入時に現認すべき。車両の最低保有台数を増やすなど、安全運行のために最低限必要な事業規模、基準の設定を検討すべき。 ○ 建設業界では建設業法令遵守ガイドラインというものがあるが、遵守しなければならない事項をどう取り締まるかが大事。発注者がバス事業者に対し安い金額を提示している状況なので、発注して終わりということではなく、発注者もバス事業者における法令遵守状況を確認する必要がある。バス事業者が法令違反をしたときには、発注者にも責任を負わせるシステム作りが必要。

(注) 当省の調査結果による。

第3 行政評価・監視結果

1 貸切バス事業における安全確保対策の徹底

勸告	説明図表番号
<p>(1) 新規許可事業者に対する指導・監査の徹底</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 運輸開始届出時における指導</p> <p>国土交通省は、貸切バス事業と同様に需給調整規制を廃止したタクシー事業において、運転者の長時間拘束、最低賃金を下回る給与などの問題が顕著になったことから、貸切バス事業を含む旅客自動車運送事業全体について安全確保対策の強化を図るため、平成17年12月、各地方運輸局等に対し、「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」¹により、新規許可事業者の運輸開始届出時に、事業の許可申請の際に提出された「事業用施設等（事業用施設、事業用車両等）事業計画」（以下「事業計画」という。）の確保状況を確認するよう指示している。</p> <p>国土交通省は、そのための具体的な実施方法として、各地方運輸局等に対し、「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」の実施方法等について²により、平成18年4月1日以降に新規許可処分を行った事業者については、以下の確認等を行うこととしている。</p> <p>① 運輸施設を撮影した写真の確認</p> <p>事業者の運輸開始届出時に、営業所、自動車車庫、事業用自動車及び休憩仮眠施設といった事業計画に定められた運輸施設を撮影した写真を提出させ、事業計画が確保されているかを確認する。</p> <p>② 現地調査</p> <p>上記①の確認により、運輸施設の保有・使用状況に疑義が生じた場合、事業計画の確保状況に係る現地調査を実施する。</p> <p>③ 巡回監査の極力早期の実施</p> <p>上記①及び②により、事業計画が確保されていない等のおそれがある事業者が判明したときは、改善を促すとともに、巡回監査を極力早期に実施する³。</p> <p>イ 監査による指導</p> <p>国土交通省は、平成17年12月9日に「旅客自動車運送事業の監査方針について」⁴を一部改正（平成18年2月1日から施行）し、旅客自動車運送事業者に対する監査については、輸送の安全確保が最も重要であるという認識の下に行うこととし、新規許可事業者に対する早期の監査等、事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査に努めることとして</p>	<p>表Ⅱ-1-(1)-① 新規許可事業者に対する指導に関する通知</p> <p>表Ⅱ-1-(1)-② 旧監査方針</p>

いる。

また、同時期に、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」⁵を一部改正（平成18年2月1日から施行）し、おおむね6か月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可を受け、又は増車の届出を行った事業者のうち監査が必要と認められる事業者を対象に巡回監査を行うこととした。

その後、国土交通省は、平成21年9月に従来の監査方針を廃止し、事後的な監視体制の強化を目的として「旅客自動車運送事業の監査方針について」⁶により、旧監査方針に引き続き新規許可事業者に対する早期の監査の実施とともに、監査の端緒となる事業者の対象を拡大している。

また、従来の監査方針の細部取扱いも廃止し、「旅客自動車運送事業の監査方針の細部取扱いについて」⁷において、①おおむね運輸開始後6か月以内とした監査の期限の目安について、より臨機応変に機動的に監査することを可能にするため、これを削除し、②呼出監査⁸を行うことが適当と認められる場合には巡回監査に代えて実施することとし、呼出監査の対象に新規許可事業者を追加している。

この細部取扱いに基づき、国土交通省は、新規許可事業者に対しては、組織変更により既存の営業所を新規の会社組織とするような場合等を除き、巡回監査を漏れなく早期に実施することとしている。

【調査結果】

今回、当省が、札幌、宮城、東京、愛知、大阪、広島、香川及び福岡の各運輸支局並びに沖縄総合事務局運輸部（以下「9運輸支局等」という。）における、新規許可事業者に対する運輸開始届出時の指導状況及び巡回監査の実施状況を調査した結果、次のとおり、現地調査が不十分な例や巡回監査が早期に実施されていない例が認められた。

ア 運輸開始届出時における指導の実施状況

当省が、9運輸支局等管内において平成18年4月から20年7月までに運輸を開始した貸切バス事業者の中から36事業者を抽出し、運輸支局等における現地調査の実施状況を調査したところ、写真のすべて又は一部が提出されておらず、事業計画の確保状況が確認できていないにもかかわらず、現地調査が行われていないものが5運輸支局等において7事業者みられた。これら7事業者のうち、2運輸支局等の計2事業者については、運輸開始届が提出されてから21か月又は14か月が経過してもなお、巡回監査が実施されていない。さらに、このうち、1事業者については、法令違反の実態がみられた。

【事例1】

香川運輸支局は、貸切バス事業者 Bw から営業所の写真が提出されていないにもかかわらず、書類審査の際にそれを見逃し、提出の指導や現

表Ⅱ-1-(1)-③

旧細部取扱い

表Ⅱ-1-(1)-④
運輸支局等における
運輸開始届出時の
指導の実施状況

事例Ⅱ-1-(1)-①
新規許可事業者に
対する運輸開始届

<p>地確認を行っていない。加えて、当該事業者については、同局の担当者が異動した際の事務引継ぎが不十分であったため監査対象から漏れ、運輸開始届が提出されてから 21 か月が経過しても巡回監査が実施されていない。</p> <p>また、同事業者は、当省の調査の結果、平成 18 年度に採用した社員 2 名に対する健康診断が未実施であったほか、営業所に届出運賃と異なる運賃料金表を掲示していた。</p> <p>【事例 2】</p> <p>沖縄総合事務局運輸部は、貸切バス事業者 Bq から休憩仮眠施設の写真が提出されていないにもかかわらず、書類審査の際にそれを見逃し、提出の指導や現地確認を行っていない。なお、同局運輸部は、現状としてはタクシーの運行に関する苦情が多いことから、タクシーを優先的に監査せざるを得ないとして、運輸開始届が提出されてから 14 か月が経過しても巡回監査を実施していない。</p>	<p>出時の指導等を実施していない例</p>
<p>イ 巡回監査の実施状況</p> <p>(ア) 新規許可事業者に対する巡回監査の実施実績</p> <p>前述のとおり、国土交通省は、新規許可事業者に対して漏れなく早期に原則として巡回監査を実施することとしている。しかし、当省が 9 運輸支局等管内において平成 18 年 4 月から 20 年 7 月までの間に運輸を開始した貸切バス事業者の全 117 事業者に対する、運輸開始以降の巡回監査の実施状況を調査したところ、20 年 8 月から同年 11 月にかけての調査時点で、巡回監査を実施済みのものが 57 事業者、未実施のものが 60 事業者みられた。</p> <p>(イ) 巡回監査の実施時期又は未実施の期間</p> <p>前述のとおり、国土交通省は、従来の監査方針の細部取扱いにおいて定められていた 6 か月以内という監査の期限の目安を廃止したが、引き続き早期に監査を実施することとしている。</p> <p>しかし、上記の 117 事業者のうち、平成 20 年 8 月から同年 11 月にかけての調査時点で巡回監査を実施していなかった 60 事業者について、運輸開始届から同時点までの経過期間をみたところ、6 か月以内のものは 27 事業者 (45.0%)、6 か月を超えて 12 か月以内が 11 事業者 (18.3%)、12 か月を超えて 18 か月以内が 9 事業者 (15.0%)、18 か月を超えて 24 か月以内が 11 事業者 (18.3%)、24 か月を超えているものが 2 事業者 (3.3%) みられた。</p> <p>また、同様に、巡回監査を実施していた 57 事業者についても、巡回監査に要した期間をみたところ、巡回監査が運輸開始から 6 か月以内に実施されているものは 20 事業者 (35.1%)、6 か月を超えて 12 か月以</p>	<p>表 II -1-(1)- ⑤ 運輸支局等による新規許可事業者に対する巡回監査の実施状況</p> <p>表 II -1-(1)- ⑥ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査未実施状態の経過期間</p> <p>表 II -1-(1)- ⑦ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査を実</p>

<p>内が35事業者(61.4%)、18か月を超えて24か月以内が2事業者(3.5%)となっている。</p> <p>このように、調査した117事業者のうち調査時点で6か月以内に巡回監査を実施していないものは、計70事業者(59.8%)となっている。</p> <p>(未実施の理由)</p> <p>9運輸支局等について、巡回監査を運輸開始後早期に実施していない理由をみると、7運輸支局では、巡回監査はすべての新規許可事業者に対し運輸開始からおおむね6か月以内に行う方針とした上で、①実施の遅れ(札幌、愛知、福岡)、②他の監査を優先した(東京、大阪)、③事務的なミスにより監査対象から漏れていた(広島、香川)ことを挙げている。</p> <p>一方、宮城運輸支局及び沖縄総合事務局運輸部では、貸切バス事業者の研修会や許可書交付時に指導していること等を理由に、すべての新規許可事業者に対し運輸開始から6か月以内に巡回監査を行う方針としていない。</p>	<p>施するまでの期間</p> <p>表Ⅱ-1-(1)-⑧ 新規許可事業者に対し早期に実施することとされている巡回監査が実施されていない理由</p>
<p>ウ 新規許可事業者に対する指導の必要性</p> <p>当省が、平成18年4月以降に貸切バス事業の許可を受けた16事業者(巡回監査実施済7事業者及び未実施9事業者)を抽出し、道路運送法、自動車事故報告規則(昭和26年運輸省令第104号)、旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号(以下「運輸規則」という。))及び改善基準告示が定める主な規定の遵守状況を調査したところ、巡回監査実施済みの場合では7事業者中4事業者(57.1%)に違反が認められたのに対し、未実施の場合は9事業者中6事業者(66.7%)とやや高い割合で健康診断の未実施等の違反が認められた。</p> <p>同様に、違反事項数の比較においても、巡回監査の実施済事業者の違反事項の数が5事項(1違反事業者当たり1.25事項)であるのに対し、未実施事業者では16事項(1違反事業者当たり2.67事項)となっており、監査未実施の事業者において、違反事項が多い状況がみられる。</p> <p>なお、当省が行った事業者アンケート調査の結果においても、「規制緩和をするのであれば、監査を強化すべき。特に新規事業者が運賃・法令を度外視した運行を行っており、大規模事業者と同様に指導・監査を実施すべき」とする旨の意見が複数みられる。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、国土交通省は、新規許可事業者における法令遵守を確保する観点から、地方運輸局等に対し、次の措置を講ずるよう指示する必要がある。</p> <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行之、写真により確認できない場合には、現地調査を確実に行</p>	<p>事例Ⅱ-1-(1)-② 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者における法令違反の状況</p> <p>表Ⅱ-1-(1)-⑨ 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者別の違反事項数等の比較</p> <p>事例Ⅱ-1-(1)-③ 新規許可事業者に対する指導の必要性にかかるアンケート調査結果(抜粋)</p>

<p>うこと。</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。</p>	
--	--

¹ 平成 17 年 12 月 9 日付け国自旅第 195 号自動車交通局旅客課長通知

² 平成 18 年 3 月 10 日付け国自総第 552 号、国自旅第 265 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通知

³ 国土交通大臣は、道路運送法第 94 条の規定により、事業者に対し監査を実施することができるとされており、国土交通大臣から委任を受けた地方運輸局長及び運輸支局長は、監査方針に基づき新規許可事業者を対象に早期に監査を行うこととされている。

国土交通省では、新規許可事業者に対しては、まず、①新規許可事業者に対する許可取得時の指導として写真確認や現地調査を行い、これらの結果、事業計画の確保がされていないなどの場合には巡回監査を極力早期に実施するとともに、②写真により事業計画の確保が確認できた事業者についても監査方針に基づき監査を早期に実施することとしている。

⁴ 平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 416 号、国自旅第 141 号、国自整第 139 号自動車交通局長通知

⁵ 平成 14 年 1 月 17 日付け国自総第 423 号、国自旅第 148 号、国自整第 146 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

⁶ 平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 56 号、国自旅第 124 号、国自整第 50 号自動車交通局長通知

⁷ 平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 57 号、国自旅第 125 号、国自整第 51 号自動車交通局安全政策課長、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

⁸ 呼出監査は、巡回監査によらなくても事業者の呼出しにより法令遵守状況を確認できる場合に実施する監査のことをいう。

表Ⅱ－１－(1)－① 新規許可事業者に対する指導に関する通知

○ 「「旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について」の実施方法等について」（平成18年3月10日付け国自総第552号、国自旅第265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通知）（抜粋）

2. 「新規事業者指導等通達」記2. について

(1) 平成18年4月1日以降に新規許可処分を行った事業者については、当該事業者の運輸開始届出時に、添付書類として自動車検査表（写）、任意保険証書（写）、その他の営業所（運賃料金表及び運送約款について公示した状況を含む）、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設の事業計画等に定める運輸施設について写真を提出させ、新規許可申請時における事業計画等の確保状況を確認するものとする。

(2) 上記2. (1)の確認のほか、必要に応じ事業計画等の確保状況に係る現地調査を実施するものとする。

(3) 上記2. (1)及び2. (2)により、事業計画等の確保がなされていない等のおそれがある事業者にあつては、指導を行い改善を促すとともに、巡回監査を極力早期に実施するものとする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(1)－② 旧監査方針

○ 「旅客自動車運送事業の監査方針について」（平成14年1月17日付け国自総第416号、国自旅第141号、国自整第139号自動車交通局長通知）（抜粋）

1 基本方針

旅客自動車運送事業者に対する監査については、輸送の安全の確保が最も重要であるという基本的認識の下に行うこととし、新規許可事業者に対する早期の監査等、事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査に努めるものとする。

なお、法令違反事業者等に対する行政処分等を視野に入れた監査は引き続き実施する。

2 監査等の種類

(1) 特別監査

事業用自動車の運転者が、第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故を引き起こした又は悪質違反を犯した事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査

(2) 巡回監査

事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、原則として重点事項を定めて行う監査

(3) 呼び出し監査

前記(1)、(2)以外において、都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼び出し、原則として重点事項を定めて行う監査

(4) 呼び出し指導

法令違反のみられない事業者について呼び出し方式で行う法令遵守に関する指導

3 監査の実施

(1) 監査の実施に当たっては、各地方運輸局の自動車交通(自動車業務監査指導)部、自動車技術安全部及び各運輸支局(運輸監理部を含む。)が連携して効率的・効果的な実施を図るものとする。

(2) 監査の重点事項については、事業計画の遵守状況、運賃・料金の収受状況、運行管理の実施状況及び点検整備の実施状況を核として、別途定めるところによる。

(3) 臨店による監査は、原則として無通告で行うものとする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－１－(1)－③ 旧細部取扱い

○ 「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 17 日付け国自総第 423 号、国自旅第 148 号、国自整第 146 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）

(略)

1. 監査等の種類及び対象

(1) 特別監査

- ① 事業用自動車の運転者が明らかに第一当事者（最初に事故に関与した車両等の運転者のうち、当該事故における過失が最も重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度が軽い者をいう。）と推定される死亡事故及び悪質違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）をいう。以下同じ。）を伴う事故などで社会的に影響の大きな事故を引き起こした旅客自動車運送事業者（以下、「事業者」という。）
- ② 事業用自動車の運転者が悪質違反を犯した事業者
- ③ 監査等の実施結果により、口頭注意、勧告、警告、自動車等の使用停止処分、事業の停止処分又は営業区域の廃止に係る事業計画の変更命令（以下「行政処分等」という。）を受け、事業の改善についての呼び出し出頭及び改善の状況の報告を課した事業者であって、呼び出しの出頭を拒否した者、改善報告を行わない者、又は報告内容が履行されず事業の改善が認められない事業者
- ④ 上記改善報告を行ったものの、その後 1 年間にさらに違反を繰り返す事業者

(2) 巡回監査

- ① 概ね 6 月以内に運輸開始した新規許可事業者若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出を行った事業者のうち巡回監査が必要と認められる事業者
- ② 「一般貸切旅客自動車運送事業の緊急輸送安全確保措置」（平成 12 年 1 月 28 日付け自旅第 14 号、自環第 14 号）に基づき監査の対象となった一般貸切旅客自動車運送事業者
- ③ 事故、苦情又は法令違反が多いと認められる事業者
- ④ 特別監視地域・緊急調整地域内又は他の営業区域と比して重大な法令違反が著しく多い営業区域の一般乗用旅客自動車運送事業者で、最近において自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けた事業者のうち、巡回監査が必要と認められる事業者
- ⑤ 過去 1 年間に 1 営業区域において計 100 日車以上の自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けた事業者であって処分期間終了後に当該営業区域において増車を行った一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者
- ⑥ 特別監視地域指定後に新規許可若しくは営業区域拡大の認可（譲渡譲受の認可を含む。）を受け、又は増車の届出（特別監視地域指定時に当該事業者の当該営業区域内の営業所に現に配置していた事業用自動車の総数（以下「基準車両数」という。）の 5%以上（1 台に満たない場合は、1 台に切り上げる。以下同じ。）の減車（特別監視地域指定後に増車した者にあつては、当該増車車両数に加え基準車両数の 5%以上の減車）を行った者が、当該減車の日から 1 年以上経過した後に、配置する車両数が基準車両数を超えない範囲において行う増車の届出を除く。）を行った一般乗用旅客自動車運送事業者のうち巡回監査が必要と認められる事業者
- ⑦ 労働基準当局、都道府県公安委員会等からの通報等により巡回監査の対象とすることが必要と認められる事業者
- ⑧ 原因及び区分（自動車事故報告書に記載された原因及び区分をいう。）が同一の事故を 3 年間に 3 回以上繰り返し引き起こした事業者
- ⑨ 自動車事故報告書を自動車事故報告規則第 3 条に定める期間内に提出しなかった事業者
- ⑩ 自動車事故報告書に虚偽の内容を記載した疑いがある事業者
- ⑪ 街頭などにおいて事業者や従業員の協力を得て、業務について事情を聴取する監査（以下、「街頭監査」という。）の結果により、法令違反の疑いがあり、巡回監査を行うことが必要と認められる事業者
- ⑫ 事業用自動車に添乗（乗車）して運行状況等を確認する監査（以下、「添乗監査」とい

う。)の結果により、法令違反の疑いがあり、巡回監査を行うことが必要と認められる事業者

⑬ 特別監査又は巡回監査を長期間実施しておらず、巡回監査が必要と認められる事業者

⑭ 呼び出し監査（(3)②の規定に基づく呼び出し監査を除く。）又は呼び出し指導に応じない事業者

⑮ その他特に必要と認められる事業者

(3) 呼び出し監査

① 都道府県公安委員会からの道路交通法第108条の34の規定による通知があった事業者（上記(1)及び(2)に掲げる対象事業者を除く。）

② 監査等の実施結果により、行政処分等を受け、事業の改善の状況の報告を課した事業者

③ 街頭監査の結果により、法令違反の疑いがある事業者（上記(2)に掲げる対象者を除く。）

④ 添乗監査の結果により、法令違反の疑いがある事業者（上記(2)に掲げる対象者を除く。）

⑤ その他特に必要と認められる事業者

(4) 呼び出し指導

直近の5年間に自動車等の使用停止処分又は事業の停止処分を受けていない事業者であって呼び出し指導が必要と認められる事業者

2. 監査等の実施方法

(1) 特別監査及び巡回監査は、原則として臨店により行うものとする。

(2) 臨店監査対象事業者以外の事業者に実施する監査は、運輸局等に事業者を呼び出して実施する呼び出し監査とする。この場合であって、1.(3)②による呼び出し監査は、行政処分等を行った日から原則として3月以内に改善報告書及び関係帳票類を持参させて行うものとする。

(3) 上記(1)、(2)以外の事業者で、一定期間自動車その他の輸送施設の使用の停止処分（以下「自動車等の使用停止処分」という。）又は事業の停止処分を受けていない事業者であって、かつ、直近の監査又は呼び出し指導から一定期間を経過している事業者にあつては、自主点検表を提出させて実施する呼び出し指導を行う。

3. 監査の重点事項

巡回監査及び呼び出し監査については、監査対象に応じて以下の事項又は事項のうち必要な項目から選択して実施することができるものとする。

(1) 事業計画の遵守状況

- ・ 営業区域
- ・ 営業所
- ・ 事業用自動車車庫
- ・ 事業用自動車の数（特にハイヤーからタクシーへの転用）

(2) 運賃・料金の收受状況その他の財務状況

(3) 損害賠償責任保険（共済）の加入状況

(4) 運行管理の実施状況

- ・ 運行管理体制の整備（運行管理者の選任・指導監督、運行管理規程に係る規制の遵守）
- ・ 過労運転等の防止（休憩睡眠施設の整備・管理、勤務時間・乗務時間等に係る基準の遵守、運転者の健康状態の把握、疾病・疲労・飲酒等のある運転者の乗務禁止、交替運転者の配置、乗務距離の最高限度の遵守、ノルマの禁止）
- ・ 点呼の実施、点呼の記録・記録の保存、乗務の記録・記録の保存、運行記録計による記録・記録の保存
- ・ 運転基準図の作成・備え付け、運行表の作成・携行、経路の調査・運行指示書の作成・携行
- ・ 運転者の選任に係る規制の遵守（特に日雇い等）
- ・ 乗務員台帳の作成・保存、乗務員証の携行、運転者証の表示
- ・ 運転者の指導監督（事故惹起者・初任者・高齢者の特別指導・適性診断受診及び一般乗用旅客自動車運送事業者については、新任者の10日間の指導を含む。）
- ・ 事故の記録・保存、自動車事故報告規則に基づく事故の報告、事故防止対策の実施

- ・ 運行管理者に対する研修の受講（死亡・重傷事故又は違反を惹起した営業所の責任ある運行管理者に対する特別講習を含む。）

(5) 点検整備の実施状況

(6) 前回実施された監査等において特に改善を指示した事項の改善状況

4. 本省監査

本省の行う一般乗合旅客自動車運送事業者の監査は、本省権限に係る事業者の事業の停止又は許可の取消し処分が予想される場合等、特に必要と認められる場合に行うものとし、それ以外の場合については、地方運輸局等において実施するものとする。

表Ⅱ－１－(1)－④ 運輸支局等における運輸開始届出時の指導の実施状況

区分	事業者数	運輸開始届出時の指導状況	
		写真による確認	現地調査
札幌	1	無	無
	3	有	無
宮城	5	有	無
東京	4	有	無
愛知	3	無	無
	2	有	無
大阪	4	有	無
広島	3	有	無
香川	1	無	無
	1	有	無
福岡	1	無	無
	3	有	無
沖縄	2	無	無
	3	有	無
未実施の事業者数	—	7	36

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「写真による確認」欄の「無」は、運輸施設の写真のすべて又は一部が運輸開始届出の際に提出されなかった事業者を指す。
 3 表中の網掛け部分は、写真による確認、現地調査のいずれも行われていない事業者を指す。

事例Ⅱ－１－(1)－① 新規許可事業者に対する運輸開始届出時の指導等を実施していない例

区分	事業者	指導状況			未実施の理由等
		写真確認	現地調査	巡回監査	
香川	Bw	営業所の写真（運賃料金表及び運送約款について掲示した状況を含む。）が添付されていない。	未実施	運輸開始届（H18.11.7）から21か月経過しているにもかかわらず、巡回監査が実施されていない。	<p>【写真確認】書類審査の際に、写真が添付されていないことを見逃している。</p> <p>【現地調査】写真確認により運輸施設の状況は確認できているものと誤解し、現地調査は実施していない。</p> <p>【巡回監査】担当者が異動した際の事務引継ぎが不十分で、監査対象から漏れている。 （違反状況） ・平成18年度採用の社員2名に対する健康診断が未実施 ・営業所に届出運賃と異なる運賃料金表を掲示</p>
沖縄	Bq	運転者の休憩仮眠施設の写真が添付されていない。	未実施	運輸開始届（H19.7.30）から14か月経過しているにもかかわらず、巡回監査が実施されていない。	<p>【写真確認】書類審査の際に、写真が添付されていないことを見逃している。</p> <p>【現地調査】写真確認により運輸施設の状況は確認できると認識し、現地調査は実施していない。</p> <p>【巡回監査】新規許可事業者については、事業の許可書交付時に法令遵守について指導しており、貸切バスの新規事業者に対しては苦情もない。限られた人員、時間の中で、苦情、事故、法令違反の多い事業者を重点的に監査しているが、現状としてはタクシーの苦情が多いことから、タクシーを優先的に監査せざるを得ない状況であり、予防的監査として、貸切バスの新規許可事業者に対する巡回監査を実施していない。</p>

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 巡回監査については、運輸開始届のときから、平成20年8月から同年11月にかけて行った当省の調査時点までの間に実施されていない場合に未実施として記載している。

表Ⅱ－１－(1)－⑤ 運輸支局等による新規許可事業者に対する巡回監査の実施状況

(単位：事業者)

区分	新規許可事業者	実施済み	未実施
札幌	22	21	1
宮城	5	1	4
東京	29	9	20
愛知	14	10	4
大阪	12	3	9
広島	3	1	2
香川	2	0	2
福岡	20	12	8
沖縄	10	0	10
合計	117	57	60

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 調査時点は、当省が各運輸支局等を調査した時点（平成 20 年 8 月から同年 11 月まで）である。
 3 調査対象は、平成 18 年 4 月から 20 年 7 月までの間に運輸を開始した 117 事業者である。

表Ⅱ－１－(1)－⑥ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査未実施状態の経過期間

(単位：事業者、%)

区分	新規許可事業者数	運輸開始届から監査未実施状態の経過期間				
		6月以内	6月超12月以内	12月超18月以内	18月超24月以内	24月超
札幌	1	0	1	0	0	0
宮城	4	0	2	2	0	0
東京	20	10	4	1	4	1
愛知	4	4	0	0	0	0
大阪	9	2	2	3	2	0
広島	2	1	1	0	0	0
香川	2	0	0	1	1	0
福岡	8	7	0	1	0	0
沖縄	10	3	1	1	4	1
合計	60(100)	27(45.0)	11(18.3)	9(15.0)	11(18.3)	2(3.3)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当省が各運輸支局等を調査した時点（平成 20 年 8 月から同年 11 月まで）で巡回監査が実施されていなかった事業者を対象とした。
 3 () 内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(1)－⑦ 新規許可事業者における運輸開始届から巡回監査を実施するまでの期間

(単位：事業者、%)

区分	新規許可事業者数	巡回監査の実施までの期間			
		6月以内に実施されたもの	6月超12月以内	12月超18月以内	18月超24月以内
札幌	21	5	16	0	0
宮城	1	1	0	0	0
東京	9	2	6	0	1
愛知	10	7	3	0	0
大阪	3	2	1	0	0
広島	1	0	0	0	1
香川	0	0	0	0	0
福岡	12	3	9	0	0
沖縄	0	0	0	0	0
合計	57(100)	20(35.1)	35(61.4)	0	2(3.5)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 当省が各運輸支局等を調査した時点（平成20年8月から同年11月まで）で巡回監査が実施されていた事業者を対象とした。
 3 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(1)－⑧ 新規許可事業者に対し早期に実施することとされている巡回監査が実施されていない理由

運輸支局等	未実施の理由	新規許可事業者に対する巡回監査の方針
札幌	6か月以内に巡回監査を実施することは、実施主体たる運輸支局の体制から考えると困難な場合もあり、結果として実施が遅れている。	すべての新規許可事業者に対して、6か月以内に巡回監査を実施することとしている
東京	他に優先的に監査を実施すべきものがあり、やむを得ず延期した。また、巡回監査ではなく、呼出監査で対応することもある。	
愛知	譲渡譲受の認可申請が行われたため、新会社に移行してから巡回監査を行う予定としているものなど実施が遅れる場合がある。	
大阪	公安委員会からの通報があった事業者等を優先したため実施が遅れている。	
広島	監査対象から漏れていた。	
香川	監査担当者の引継ぎ漏れにより、巡回監査を実施していなかった。	
福岡	結果として実施が遅れている。	
宮城	①新規許可事業者数が多いこと、②呼出指導として、貸切バス事業者研修会を開催していること、③取扱い上、「必要と認められる事業者」とされており、必須とはなっていないことなどから、すべての新規許可事業者について、6か月以内に巡回監査を実施することとしていない。	すべての新規許可事業者に対して、6か月以内に巡回監査を実施することとしていない
沖縄	新規許可事業者については、事業の許可書交付時に法令遵守について指導しており、貸切バスの新規事業者に対しては苦情もない。限られた人員、時間の中で、苦情、事故、法令違反の多い事業者を重点的に監査しているが、現状としてはタクシーの苦情が多いことから、タクシーを優先的に監査せざるを得ない状況であり、予防的監査として、貸切バスの新規許可事業者に対する巡回監査を実施していない。	

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－１－(1)－② 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者における法令違反の状況

巡回監査の実施状況 (事業者数)	運輸支局等	調査対象事業者	違反事項が見られる事業者	違反事項										
				①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪
				区域外 運送	事故報 告書の 未提出	苦情処 理簿の 未作成	運賃料 金の掲 示不備	運転者 の健康 状態の 未把握	乗務記 録の未 作成	運行記 録計に よる記 録の不 備	運行指 示書の 未作成	運転者 の日々 雇用	乗務員 台帳の 未作成	1日の 最大拘 束時間 の超過
実施済み (7)	札幌	A1												
	札幌	Az	●	○										○
	東京	Ee												
	愛知	Ed	●									○		
	愛知	Eu	●		○									
	大阪	Do												
	福岡	Ex	●											○
未実施 (9)	宮城	Bt												
	宮城	Da	●			○							○	○
	広島	Dv	●						○	○		○		
	広島	B1	●					○						○
	香川	Bw	●				○	○						
	香川	Ev	●					○	○		○	○	○	
	福岡	Bj												
	沖縄	Ch	●				○							
	沖縄	Ab												

【関係法令】

①道路運送法第20条
 ②自動車事故報告規則第3条
 ③運輸規則第3条第2項、④同規則第4条、⑤同規則第21条第4項、⑥同規則第25条、⑦同規則第26条、⑧同規則第28条の2、
 ⑨同規則第36条第1項、⑩同規則第37条
 ⑪改善基準告示第5条第1項（運輸規則第21条第1項）

(注) 1 当省の調査結果による。

2 表中の「●」は、①から⑪までの違反事項のいずれかに該当している事業者であることを示す。

表Ⅱ－１－(1)－⑨ 巡回監査実施済事業者及び未実施事業者別の違反事項数等の比較

(単位：事業者、%、事項)

区 分	巡回監査実施済事業者	巡回監査未実施事業者
調査対象事業者数 (a)	7	9
違反事業者数 (b)	4	6
違反割合 (b/a)	57.1	66.7
違反事項数 (c)	5	16
1事業者当たり違反事項数 (c/b)	1.25	2.67

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－１－(1)－③ 新規許可事業者に対する指導の必要性に係るアンケート調査結果（抜粋）

事業者		意見
1	Gp	監査の対象が偏っているように感じている。バス協会にも加盟していない小規模の貸切バス事業者へも重点的に監査を実施し、貸切バス業界全体の安全性の底上げを図っていただきたい。
2	Gq	規制緩和により簡単に新規事業者が増え、仕事量に見合った会社数でなくなった。また新規事業者が料金を安くして地元企業や学校を取り、既存の会社が大変困っている。新規事業者を増やすなどとは言えないが、もっと適正な料金でやるよう指導して欲しい。
3	Gr	当局の監査は随時行われているが、事故惹起事業者や大規模事業者に対して見せしめを行うのが中心になっており、小規模事業者も含めて全事業者に監査が実施されるような体制にすべきである。
4	Gs	歴史のあるバス会社は規制緩和以前から法令遵守の立場体制で旅客の輸送にあたってきた。規制緩和後の新規バス会社の乱立によりバス運賃のダンピング競争が激しくなり、年々日車単価が下がり歯止めがきかない現状である。受注しなければ収入は減るばかりであるため安くとも受注しなければならなくなり、経営の悪化を招く原因となっている。収支のバランスを取るため賃金のカットや労働条件を下げなければ会社の維持が出来ず、悪循環となっている。新規バス会社が引き起こしている悪化現象と言える。5～10台の新規参入バス会社の監査を強化し、法令遵守について適正な指導をしていただきたい。
5	Gu	① 貸切バス事業の規制緩和により新規事業者が増えて来ているが、新規事業者の中にはバス協会への加盟もなく届出運賃を大幅にダンピングする事業者や事業区域違反をしている事業者も少なからずおり、以前から貸切バス事業に携わり法を遵守しながら事業を展開している事業者にとっては甚だ脅威であり、迷惑なことだと感じている。 ② 規制緩和について見直し。自由競争のあおりで届出運賃・料金を大幅に下回る契約や改善基準告示・労働基準法に違反したりする無理な運行が特に新規事業者に横行しているため、見直しを図り違反業者に対しては事業の取り消し等の厳しい処分体制の確立が必要だと思う。
6	Gv	運行管理・バス運賃を全く守れていないバス会社（バス協会に所属していない会社が多いが、加入している会社にも低料金で運行している会社もある。）が売り上げを伸ばし、なおかつ、その会社を使う旅行会社が存在している。また、年間契約で旅行会社にバスを提供しているバス会社もある。上記契約の会社は、バス会社の運賃もいい加減な状態が続いている。一日も早く監査を行っていただき指導をしていただけたらと切に思う。
7	Gw	① 貸切バスの規制緩和により運賃・料金の値崩れが生じて貸切バス事業を圧迫している。この影響で乗務員の給料も下げざるをえない状況となり運転者の雇いも困難。新免バス会社は運転管理・労務管理も行っていない状況と聞いている。また、新免バス会社は運賃値引きを率先して行っており、届出運賃を無視の状態。 ② 規制緩和を実施するなら、国土交通省は新免バス会社の監視・監督をしっかりと行って欲しい。
8	Gx	新規バス事業者は業界がシュリンクする中でも増加している。とにかくプレーヤーが多すぎる。これでは適正なる競争はできない。環境対応（NoxPM）等で高コスト構造が増々重くのしかかる。関係行政は既存の業者には厳しく、新規の事業者には甘いように思えて仕方がない。
9	Gz	何か、法律等で形を作って、それに入らない者は罰則を当てはめるというだけではなく、自分たち役所がテリトリーを護り、また一般の利用客等からの役所への苦情が来ても困らないようにと法律を作っていくだけではダメ！行政として、現実の業界の現状を見て、新たに法律を作るの

		<p>ではなく、今後法律の中で事業者が適格性を欠くとなったら、遠慮なく業界から排除すれば良いのである。キチンと法を守り、乗客を守る事が出来るようになれば、また参入できるようにしておけばよい。その為には参入した後6か月から1年6か月の間に必ず監査し、適格性を見る。車検が必ず来るので、車検、任意保険、車庫、営業所の位置、点呼の実態、運転者の勤務状態など、必要なものを監査すればよい。必ずや、安い運賃で運送していれば出来ていない事（未遵守事項）が出て来ると考える。参入をさせたら確実に監査する事。平成12年以前の認可事業者には上記の事を強制的にして来たではないか。何故許可業者に強制的に監査出来ないのか？</p>
10	Ha	<p>現状では規模の大きな会社を中心に監査が行われており、新規事業者が、運賃・法令を度外視した運行を行っている。公平な競争のためにも、全ての事業者と同じレベルの監査・指導を行っていただきたい。</p>
11	Dd	<p>規制緩和をするのであれば、監査を強化すべきだと思う。毎年監査される側は大手のバス会社、ダンピングが起こる原因は、運輸規則を守っていない業者（安全面に関するコストがかかっていない）であり、これらの業者を取り締まるべきではないかと思う。このままの状態が続けば沖縄のバス会社がなくなる。</p>

(注) 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。

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 週間を平均した 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 <u>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。</u> 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	<p>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。</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>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）	<p>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。</p>
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="359 313 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られてしまうため、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

				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⇒大阪国際空港(着地)	契約数: 2 件								
		32	5月30日	徳島県池田市(発地)⇒愛媛県伊予郡砥部町⇒徳島県池田市(着地)	国内旅行者 Tj								
九州	Ae (福岡県、大分県)	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営業所が所在する福岡県、大分県の一部(日田市)、山口県の一部(下関市)及び大阪府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1件みられた。										
				<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>33</td> <td>5月10日 ~12日</td> <td>大分県日出町大分空港(発地) (九州温泉3日の旅行) ⇒大分県日出町大分空港(着地)</td> <td>国内旅行者 Tk</td> </tr> </tbody> </table>	区分	日程	行程	発注者	33	5月10日 ~12日	大分県日出町大分空港(発地) (九州温泉3日の旅行) ⇒大分県日出町大分空港(着地)	国内旅行者 Tk	
区分	日程	行程	発注者										
33	5月10日 ~12日	大分県日出町大分空港(発地) (九州温泉3日の旅行) ⇒大分県日出町大分空港(着地)	国内旅行者 Tk										
合計	7	33											

(注) 1 当省の調査結果による。

2 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)－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
	Bl	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					拘束時間		
			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)			
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。			○		
Dm	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。				○	
	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	D1	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。

勸告	説明図表番号
<p>(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</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 道路運送法等の違反行為に対する罰則、行政処分等の概要</p> <p>(ア) 需給調整規制の廃止に伴う事後的な監視及び是正措置の充実</p> <p>前述のとおり、運輸政策審議会答申では、貸切バス事業に係る需給調整規制廃止後の安全確保方策について、参入を容易にし競争が激化する場合に、安全に関する法令の遵守がおろそかになる事業者の出現も懸念されるとされている。このため、参入時の審査及び安全運行に関する法制度を整備するにとどまらず、安全確保及び事業運営について事後的な監視を充実し、違反事例がある場合には是正措置を効果的に実施し、安全等にかかわる措置の遵守を図ることが必要であるとされている。また、これを効果的に行うため、①監査制度の見直し等を含め必要な仕組みを検討し、措置すべきであり、②違反事例に応じた点数制の導入等により、処分基準を明確にすることが望ましく、③安全等を含め必要な情報の公開に努めることが重要であるとされた。</p> <p>これを受け、国土交通省は、平成14年2月に、従前、地方運輸局等で区々となっていた監査方針や行政処分等の基準を全国的に統一し、さらに累積点数制度及び行政処分の公表制度を導入している。行政処分については、累次の処分基準の改正により、充実・強化されている。</p> <p>(イ) 罰則、行政処分等の概要</p> <p>a 罰則の概要</p> <p>道路運送法の規定に違反した貸切バス事業者には、同法の規定に基づき、懲役若しくは罰金又は過料が科せられる¹。懲役と罰金は、同法の規定に基づき、併科される場合がある。</p> <p>懲役の最高刑は3年以下（名義貸し、事業の貸渡し等の場合）、最低は1年以下（運転者の年齢、運転経歴等違反等の場合）である。罰金の最高額は300万円以下（名義貸し、事業の貸渡し等の場合）、最低額は100万円以下（届出運賃の收受義務違反等の場合）である。また、過料の額は、50万円以下である。</p> <p>b 行政処分等の概要</p> <p>貸切バス事業者が道路運送法若しくは同法に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可に付した条件に違反したときなどには、同法第40条に基づき行政処分が行われる。</p> <p>国土交通省は、罰則と行政処分等との関係について、違反行為があった場合に、まず行政処分等を行い、それでも改善効果がみられない場合に刑事罰を求めるといったものではなく、罰則と行政処分等とは</p>	<p>表Ⅱ-1-(3)-① 行政処分等に係る基準等の主な改正内容、変遷</p> <p>表Ⅱ-1-(3)-② 道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例</p> <p>表Ⅱ-1-(3)-② 道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例（再掲）</p>

併科されることがあるとしている。

道路運送法第 40 条に基づく行政処分の内容は、「一般貸切旅客自動車運送事業に対する行政処分等の基準について」²において、「許可の取消」、「事業の停止」及び「自動車その他の運送施設の使用の停止」（以下「自動車等の使用停止」という。）の 3 種類とされている。また、上記の基準に基づいて、違反内容が行政処分を行うまでに至らない場合には、行政指導として、軽微なものから順に「口頭注意」、「勧告」及び「警告」のいずれかが行われる。

行政処分等には、「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準について」³において、違反事項ごとの処分基準が設けられている。その内容は、違反行為が臨時・偶発的なものか否か、初めての違反か再違反かにより、処分の軽重が設けられている。行政処分等で最も重いものは、「許可の取消」であり、事業改善命令違反の再違反などがこれに該当する。最も軽いものは、「口頭注意」であり、領収書の発行義務違反（未交付率 20%未滿）の初違反などが該当する。

c 行政処分の累積点数制度

国土交通省は、「一般貸切旅客自動車運送事業に対する行政処分等の基準について」に基づき、平成 14 年 2 月から行政処分の累積点数制度を導入している。具体的には、自動車等の使用停止処分を受けた事業者には、処分日車数⁴10 日車までごとに 1 点とする違反点数が与えられ、3 年間に違反点数の累計が 51 点以上となった場合には事業の停止処分が行われ、また、81 点以上となった場合には許可の取消処分が行われる。

違反点数は、原則、行政処分を受けた日から 3 年を経過する日をもってその点数の多寡にかかわらず消滅し、また、2 年間処分を受けたことがないことなどの要件をすべて満たした場合は、2 年間で消滅する。

イ 行政処分等の公表

国土交通省は、「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」⁵に基づき、利用者等による事業者の選択を可能とし利用者保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資するため、行政処分を受けた事業者名、処分内容等を公表することとしている。公表は、利用者等に対する情報提供を主たる目的とするものであるが、利用者が公表された貸切バス事業者を選択しない場合には、当該事業者にとって経済的な損失につながる可能性があることから、制裁としての機能をも有している。

公表は、各地方運輸局等でそれぞれ実施することとされており、本省においては、全国分を取りまとめて公表することとしている。

貸切バス事業者について、公表の対象となる行政処分等は、「許可の取消」、「事業の停止」、「自動車等の使用の停止」、「輸送の安全確保命令」（道路運送法第 27 条第 2 項）及び「事業改善命令」（同第 31 条）である。また、「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」⁶により、地方運輸局等の判断により、警告についても公表することができる。

公表内容は、①行政処分等の年月日、②事業者の氏名又は名称、③事業者及び当該行政処分等に係る営業所の所在地、④行政処分等の内容、⑤主な違反事項、⑥監査実施の端緒及び違反行為の概要並びに⑦当該行政処分により当該営業所に付された違反点数及び当該事業者の累積違反点数である。

公表の時期及び方法は、各地方運輸局等において、処分の都度、又は 1 か月分を取りまとめて、違反事案に係る上記公表内容を報道機関等に資料提供するほか、各地方運輸局等のホームページに 3 年間掲載することとされている。

【調査結果】

我が国の行政法規の多くには、法律上の義務違反に対する行政刑罰⁷の規定が置かれている。

しかし、行政法の専門家からは、我が国においては、行政法規違反行為が多く存在しているにもかかわらず、それらの行為に対して適正な措置が講じられておらず、行政刑罰が機能不全に陥っているとの指摘がある。その理由としては、①行政側に行政指導で問題を解決することが望ましく、刑事告発は行政内処理に失敗したことを自認することになるという意識が存在すること、②警察・検察は、重大な犯罪への対応で多忙であるため、小額の罰金刑が科される程度の軽微な行政犯を取り扱うだけの余力に乏しく、行政犯の刑事告発を好まないことがあること、③たとえ、起訴されても小額の罰金が科されるにとどまったり、執行猶予がついたりすることが多く、威嚇力に乏しいこと等が挙げられている⁸。

今回、貸切バス事業者における法令の遵守状況、法令違反があった事業者に対する行政処分等の実施状況及び罰則の適用状況を調査した結果、次のとおり、罰則、行政処分が貸切バス事業者の法令違反行為に対する抑止力としての機能を十分に発揮しておらず、罰則、行政処分の実効性を確保するとともに、法令違反行為に対する新たな抑止力についても検討する必要がみられた。

① 当省の調査の結果において多くの法令違反がみられたことなどから、貸切バス事業には、国土交通省が監査等において把握し行政処分が行われて

いるもの以外にも多くの法令違反が潜在していること（後述ア-(ア)参照）。

- ② 国土交通省は行政処分の強化、監査要員の増員、重大事故の発生を契機とした重点監査の実施等により法令違反行為の抑止に努めてきているが、行政処分を受ける貸切バス事業者が増加していること（後述ア-(イ)参照）。
- ③ 貸切バス事業者の中には、繰り返し行政処分を受ける事業者がみられ、行政処分による法令違反行為の抑止には限界があること（後述イ-(ア)参照）。また、国土交通省が開催した検討委員会において、遊休車両を抱える事業所に対する行政処分の効果が薄いことが指摘されていること（後述イ-(イ)参照）。さらに、使用停止車両並びに使用停止の開始日及び終了日が貸切バス事業者に委ねられており、行政処分の実効性が確保されていない例があること（後述イ-(ウ)参照）。
- ④ 行政処分情報の公表が適切に行われていない地方運輸局があること及び警告事案のうち安全運行に密接な関係のある違反行為に係るものが公表されていないこと（後述ウ参照）。
- ⑤ 罰則の適用を求めるための告発の実績がなく、また告発に関する方針等が策定されていないこと（後述エ参照）。

ア 法令違反行為の常態化

(ア) 当省の実地調査結果

a 当省の事業者調査結果

前述第3-1-(2) (35 ページ) のとおり、当省が9 地方運輸局等管内の貸切バス事業者 84 事業者を抽出し、平成 20 年 5 月の貸切バスの運行状況を調査した結果、44 事業者 (52.4%、延べ 67 事業者) において法令違反がみられた。

主な違反内容は、区域外運送（道路運送法第 20 条違反）、改善基準告示違反（運輸規則第 21 条第 1 項違反）等である。

これらのうち 15 事業者については、当省の調査と前後して地方運輸局等による監査が行われ、その結果、行政処分を受けている。しかし、他の 29 事業者については、当省の実地調査により法令違反が把握されたものであり、国土交通省が把握していないものである。

なお、行政処分が行われた 15 事業者のうち 8 事業者の違反事項について、罰則の対象となる法律違反がみられるが、告発は行われていない。

b 当省のツアーバス発着状況調査

後述第 3-1-(6) (127 ページ) のとおり、当省が平成 21 年 10 月 9 日（金）午後 9 時から翌 10 日（土）午前 0 時までの間に、新宿駅西口周辺において、ツアーバスの発着状況を調査した結果、1 事業者 1 便に区域外運送がみられたほか、15 事業者 25 便に道路交通法違反（交

表 II-1-(2)-⑦
法令等違反が判明した貸切バス事業者数（再掲）

事例 II-1-(3)-①
当省の調査で法令違反があり、また、国土交通省から処分を受けている 15 事業者の状況

差点内での駐車違反等)の疑いがみられた。

さらに、法令違反がみられた事業者のうち1事業者を後日実地に調査した結果、事業計画の変更届出(増減車)違反、改善基準告示違反、最高速度違反等が多数みられた。

(イ) 地方運輸局等の監査及び行政処分等の実施状況

貸切バスの利用者の安全・安心の確保のためには、貸切バス事業者が法令違反を犯してからこれを罰すること以上に、法令違反を起こさないよう事前の抑止力を発揮することが必要である。

このため、国土交通省は、新規許可事業者に対する早期の監査、事故を引き起こす又は法令違反を犯す前の予防的な監査及び行政処分等を視野に入れた監査を実施してきている。また、平成19年2月の重大事故の発生を踏まえ、ツアーバス全国街頭調査を行った(同年3月)ほか、重点監査(同年4月)を実施し、その結果に基づき多くの行政処分を行っている。

a 監査による行政処分等の実施状況

地方運輸局等が監査によって刑事罰の対象となる法律違反を把握した際に、当該地方運輸局等がその法律違反について、近年、刑事罰の適用を求めるための告発を行った例はない。

一方、近年の行政処分等の件数をみると、平成16年度に134件であったものが、20年度には370件に増加している。これは、需給調整規制の廃止を受けて、監査を強化する必要性が生じたことや新規参入事業者に対する予防的監査の重要性が増したことから、近年の監査要員の増員(平成16年度末110人、20年度末230人)に伴い監査を実施した事業者数が増加している(平成16年度615事業者、20年度1,250事業者)ことが主たる要因であるとみられるが、監査事業者に対する行政処分等の件数の比率をみても、平成16年度の21.8%から20年度には29.6%と増加している。平成19年度は、同年2月に重大事故が発生したことにより重点監査が行われたこともあり、監査を実施した事業者数は1,787事業者、行政処分等の件数は583件(行政処分261件及び警告等行政指導322件)となっている。

また、道路運送法第40条に基づく行政処分と行政指導とを比較すると、より重い違反を行った事業者に行われる行政処分が占める割合は、平成16年度52.2%、17年度51.1%、18年度52.3%、19年度44.8%、20年度32.2%となっている。

なお、最も厳しい行政処分である許可の取消しは、これまでに5件行われており(平成20年度3件及び21年度2件)、累積違反点数が81点以上となって許可が取り消されたものが2件、反復・計画的な名義貸し・事業の貸渡しによるものが1件、所在不明で事業の再開見通

表Ⅱ-1-(3)-③
監査要員、監査事業者及び行政処分等件数の推移

事例Ⅱ-1-(3)-②
許可の取消処分を受けた貸切バス事業者の違反内容

しがないものが2件である。

b ツアーバス全国街頭調査（平成19年3月）の結果

国土交通省は、ツアーバスについて安全性の確保を徹底するため、平成19年3月13日、東京、大阪、名古屋等のツアーバスの発着拠点全国13か所において安全確保状況等について街頭調査を実施した。

調査内容は、ツアーバスの運行管理状況（交替運転手の確保状況、運行指示書の携行状況等）及びツアーバスに関する法令遵守状況（自動車検査証の有無、貸切表示の有無、走行キロの確認等）である。

街頭調査においては、延べ117事業者、129両について確認し、運行指示書が携行されていないもの13両、貸切表示のないもの15両等の法令違反が確認されている。

c 重点監査（平成19年4月）の結果

国土交通省は、平成19年4月、ツアーバス事業者（84事業者）、12年2月以降に新規参入した貸切バス事業者のうち監査を受けていないもの（155事業者）並びに長期間監査が未実施の事業者及び利用者等から苦情があった事業者（77事業者）の316事業者を対象として重点監査を実施した。

監査の結果、316事業者のうち204事業者（64.6%）、ツアーバス事業者については84事業者のうち68事業者（81.0%）において、法令違反が認められている。

主な違反内容は、過労防止義務違反、運行指示書未作成・記載不備、点呼関係違反等となっている。

なお、国土交通省は、重点監査の結果について、需給調整規制の廃止前と廃止後などの貸切バス事業への参入時期による違反状況について大きな差は認められないとしている。

このように、国土交通省は、監査等により貸切バス事業者における法令違反行為の抑止に努めているが、前述aのとおり、行政処分件数は増加傾向にある。また、監査要員が増員されたとはいえ、当該要員は、貸切バスだけではなく、乗合バス、タクシー及び貨物自動車を含む陸上交通モード全般を監査しており、これらの事業者数は計8万714事業者⁹（平成20年度末）となっている。さらに、国土交通省は、巡回監査において監査の対象とする事業の期間は通常1か月程度であるとしている。これらのことを踏まえると、監査及び行政処分による法令違反行為の抑止には、効率性やコストの点からみた場合、おのずと限界があるものと考えられる。

表 II -1-(3)-④
ツアーバスに関する全国街頭調査結果（概要）

表 II -1-(3)-⑤
貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表

イ 行政処分の実効性

(ア) 繰り返し行政処分を受ける貸切バス事業者の例

今回、当省が国土交通省から、平成 18 年 1 月から 21 年 12 月までの 4 年間に行政処分を受けた 530 事業者の情報を入手し、当該期間中の処分回数を調査した結果、複数回の行政処分を受けているものが計 50 事業者 (9.4%。5 回処分を受けているものが 1 事業者、4 回 2 事業者、3 回 7 事業者、2 回 40 事業者) みられた。

繰り返し行政処分を受ける貸切バス事業者が存在することは、一時的な自動車等の使用停止処分が法令違反行為の抑止力として十分に機能していない事業者があることを示している。

繰り返し行政処分を受けた貸切バス事業者の主な例は、次のとおりである。

【事例 1】貸切バス事業者 Cm

平成 18 年 9 月から 19 年 8 月までの 1 年間に 5 回の行政処分を受けている (違反点数の累計 54 点)。

その内容は、区域外運送、改善基準告示違反、指導監督のけ怠等による、i) 平成 18 年 9 月に 125 日車の車両の使用停止処分、ii) 同年 10 月に 40 日車の同処分、iii) 同年 12 月に 195 日車の同処分及び 13 日の事業停止¹⁰、iv) 19 年 7 月に、区域外運送による 60 日車の車両の使用停止処分、v) 同年 8 月には、同年 5 月に監査で指摘を受けた事項の未改善による 30 日車の車両の使用停止処分である。

【事例 2】貸切バス事業者 Ax

平成 18 年 9 月から 19 年 8 月までの 1 年間に 4 回の行政処分を受けている (違反点数の累計 20 点)。

その内容は、平成 18 年 9 月に、i) 点呼記録がないことによる 35 日車の車両の使用停止処分、ii) 区域外運送による 65 日車の同処分、iii) 19 年 7 月に点呼の実施義務違反等による 55 日車の同処分、iv) 同年 8 月に改善基準告示違反等による 30 日車の同処分である。

(イ) 行政処分の実効性確保に関する問題提起

国土交通省は、自動車等の使用停止処分は、車両を運行できていれば得られる収入が断たれることから、貸切バス事業者にとって相当重い不利益であるとしている。

しかし、貸切バスを含む自動車運送事業者の法令違反行為に対する行政処分の実効性については、国土交通省が開催した委員会においても問題が提起されている。

すなわち、国土交通省が平成 20 年に開催した「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」(以下「安全対策検討委員会」という。)において、「いわゆる「処分逃れ」が発生している状況、遊休車両を抱え

事例Ⅱ-1-(3)-③
複数回行政処分を受けている貸切バス事業者の状況 (平成 18 年 1 月～21 年 12 月)

る事業所には行政処分の効果が薄い状況等を踏まえ、処分逃れ対策の強化や、実働車両に対する確実な処分等、より実効性のある行政処分のあり方を検討すべきではないか」とされている。

これを受け、安全対策検討委員会の「事業用自動車総合安全プラン2009」（平成21年3月取りまとめ）において、法令等遵守の観点から、「必要な場合には、処分逃れをした事業者及びその経営者等を道路運送法等の違反容疑で刑事告発を実施」することが当面講ずべき重点施策として位置付けられた。これに基づき、タクシー事業者については、平成21年10月から処分量定に遊休車両数に応じた使用停止処分を加算することとされた¹¹。

一方、貸切バス事業における車両の実働率が平成20年度で52.4%¹²であることから、処分時に稼働していない車両の存在は、貸切バス事業にも該当するにもかかわらず、貸切バス事業については、こうした行政処分の実効性を確保する措置は講じられていない。

(ウ) 行政処分の実施方法が貸切バス事業者にゆだねられている例

自動車等の使用停止処分を行う際に使用停止する車両を何両にするのか、また、車両1両ごとに何日間使用停止とするかについては、関係通達¹³に基づき、処分権者である各地方運輸局長等が基準を定めている。具体的には、「処分日車数」及び「処分を受ける事業者の違反があった営業所に配置している車両数」に応じて、使用停止する車両数が定められている。しかし、実際にどの車両をいつ停止させるかについての基準は、定められていない。

今回、当省が自動車等の使用停止処分を受けている貸切バス事業者を調査したところ、後述のとおり、当該処分の具体的な実施方法を貸切バス事業者にゆだねている例がみられた。

しかし、行政処分の具体的な実施方法を法令違反者である貸切バス事業者にゆだねていたのでは、実働率が低い現状からみて、事業者は、処分対象として処分時に稼働していない車両や使用を停止しても事業への影響が少ない車両を処分対象車両とし、かつ、使用停止を閑散期に行うことになりかねず、行政処分の実効性が確保されないおそれがある。

【事例】

貸切バス事業者 G_n は、行政処分に先立ち、管轄の運輸支局から、
i) 使用停止する車両数及び日数、ii) 使用停止する車両及び使用停止する期間（時期）は同事業者が決定し、運輸支局に報告すること、
iii) 行政処分開始から2か月後以降の運輸支局指定の日に事業改善報告を持参の上、運輸支局による確認監査を受けること等を内容とする「行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて」を受け取っている。

事例Ⅱ-1-(3)-④
行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて

同事業者は、運輸支局と電話で相談したが、処分対象とする車両及び時期について、運輸支局から特段の指示がなかったため、古い年式で調子の悪い車両（最も古い年式の車両を含む。）を使用停止車両とした。

また、同事業者は、使用停止の時期について、繁忙期を避けた時期にすることとし、その旨を運輸支局に伝え、その後、運輸支局から正式の使用停止及び附帯命令書を受け取った。

ウ 地方運輸局等による行政処分等の公表状況

(ア) 主な違反行為の概要の掲載状況等

当省が9地方運輸局等のホームページについて、平成21年の処分事案に係る公表状況をみたところ、各地方運輸局等は、行政処分のサイト及び報道発表のサイトの両方又はいずれかをを用い処分情報の公表を行っている。

しかし、これらホームページにおける処分事案の公表内容をみたところ、当該処分に係る主な違反事項に関し違反行為の概要を公表することとされているにもかかわらず、報道発表サイトで発表する一部の処分事案を除き、どのような違反行為が認められたのか掲載しておらず、利用者等からみてどのような違反行為により当該処分に至ったのかが明らかになっていないもの（1地方運輸局）がある。

また、公表の時期及び方法として、ホームページへの掲載は掲載月から3年間実施することとされているが、過去6か月分のみ掲載しており、当該公表制度のねらいである利用者保護、事業者の適正な事業運営の確保のために十分な情報提供となっていないもの（1地方運輸局）がある。

(イ) 警告事案の公表

各地方運輸局等は、「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」により、警告事案についても公表することができることとされ、平成20年度には232件の警告事案があるが、公表した実績はない。

一方、乗合バス事業者については、「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」により、警告事案も公表することとされている。このことについて国土交通省は、乗合バスは地域交通として住民に密接にかかわっており、自動車等の使用停止処分を行うことが困難な場合には、利用者の利便を確保する観点から、「一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」¹⁴において、処分の基準によらないことが認められていることから、事業者への実質的な不利益処分を担保する観点で警告事案についても公表し

表Ⅱ-1-(3)-⑥
地方運輸局等における行政処分の公表状況

ているとしている。

平成 20 年の乗合バス事業者に対する警告の公表事案 24 件について、その違反内容を見ると、乗務員の健康状態の把握が不適切であるもの（運輸規則第 21 条第 4 項）や運転者に対し輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたもの（運輸規則第 38 条第 1 項）など安全運行に密接に関係する違反行為が含まれている。

しかし、貸切バス事業者については、行政処分等の処分基準において警告の対象とされている、①輸送の安全にかかわる情報の公表義務違反（一部不適切）、②改善基準告示の遵守事項違反（各事項の未遵守計 5 件以下）、③健康状態の把握義務違反（把握不適切 20%未満）、④輸送の安全確保に係る指導監督義務違反（以上、初違反の場合）などは、乗合バスと同様の安全運行に密接に関係する違反行為であるにもかかわらず、公表が必須とはされていないため、利用者に対する情報提供が必ずしも十分となっていない。

エ 告発の実績及び告発に関する方針等の策定状況

(ア) 告発の実績

道路運送法に定められている罰則のうち、懲役、禁固及び罰金は行政刑罰であり、違法行為を行った貸切バス事業者に対してこれらの刑罰を科すためには、告発が必要である。

国土交通省は、告発の検討対象として、①社会的影響が大きい事案、②廃業などにより行政処分ができない事案、③行政処分を受け入れない（履行しない）事案が考えられるとしている。しかし、国土交通省が違法行為を行った事業者について、近年、告発を行った実績はなく、また、過料を求めた実績もない。

同省は、その理由について、罰則が適用されるような法律違反には行政処分として自動車等の使用停止処分が行われ、これにより車両を運行できていれば得られる収入が断たれることから、貸切バス事業者にとって相当重い不利益となっており、罰則の適用を求めるまでもないことを挙げている。

(イ) 告発に関する方針等の策定状況

国土交通省は、道路運送法違反に係る告発に関する方針・考え方、事務処理手順等も策定しておらず、個別案件ごとに告発するか否かを判断するとしており、その理由として、告発するか否かについては、違反事項の悪質性や、立件の可能性等を勘案した上で判断する必要があることを挙げている。

しかし、このような対応では、行政庁の裁量の幅が大きくなりすぎて公平性及び透明性を欠くおそれがあり、また、的確な判断を迅速に行え

ないおそれがある。

これに対して、以下のとおり、消防法関係や独占禁止法関係のように、告発の方針・考え方、事務処理手順等を策定し、積極的に告発を行うこととしている例がある。

a 消防法関係

消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の関係では、消防庁が作成している「違反処理マニュアル」において、告発をもって措置すべきと認められる事案、告発に係る事務処理手順等が盛り込まれている。このマニュアルは、平成 13 年 9 月に発生した新宿区歌舞伎町の雑居ビル火災を受けてまとめられた「小規模雑居ビルの防火安全対策に関する答申」（平成 13 年 12 月 26 日消防審議会答申）において、「法令違反に対する各種命令の発動件数が少ない現状に鑑み、使用停止命令等の発動に当たっての判断を迅速かつ的確に行うため、火災の危険性、違反の悪質性等を勘案した命令発動要件の具体事例を示すとともに、併せて告発要領等を盛り込んだ小規模雑居ビルに係る違反処理マニュアルを作成する必要がある」旨指摘されたこと等を踏まえ、策定されている。

b 独占禁止法関係

私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和 22 年法律第 54 号。以下「独占禁止法」という。）の関係では、公正取引委員会は、内外から独占禁止法の厳正、強力な執行を求める要請が最近特に強まってきたとして、平成 2 年 6 月に「独占禁止法違反に対する刑事告発に関する公正取引委員会の方針」（平成 17 年 10 月 7 日に「独占禁止法違反に対する刑事告発及び犯則事件の調査に関する公正取引委員会の方針」に改定）を策定し、公表した。この方針では、①国民生活に広範な影響を及ぼすと考えられる悪質かつ重大な事案及び②違反を反復して行っている、排除措置に従わないなど行政処分によっては独占禁止法の目的が達成できないと考えられる事案について、積極的に告発を行う方針としている。

オ 法令違反行為に対する新たな抑止力の検討

以上のように、監査及び行政処分等による法令違反行為の抑止には、効率性やコストの点からみて限界があると考えられる。

貸切バス事業者の法令違反行為の原因としては、不安全行動¹⁵を容認するような企業風土があることが指摘¹⁶されており、罰則や行政処分等のみならず、貸切バス事業者の法令遵守意識を高めるため、運輸安全マネジメントの着実な進展も必要である。一方、行政上の義務履行確保手段として、行政刑罰のほか注目されているものとして、公表制度と課徴金等

の金銭的制裁システムがみられる。

(ア) 公表制度

道路交通法違反に対する行政処分の公表については、地方運輸局等ごとに行われていた。その後、貸切バス事業の参入自由化に伴い、利用者による事業者の選択を可能とし、利用者の保護に資するとともに、事業の健全な発達及び輸送の安全確保に資するため、平成 14 年 1 月に全国統一基準が作成され、同年 2 月から各地方運輸局等のホームページにおいて事業者の名称、行政処分の内容、主な違反事項等が公表され、国土交通省本省のホームページにおいても公表されている。

しかし、その実施状況をみると、前述ウのとおり、改善を要する状況がみられた。

(イ) 金銭的制裁システム

課徴金等の金銭的制裁システムについては、「刑事司法の負担過重の解消という面においても、制裁金を確実に納付させるという面においても、高い実効性が確保されていると肯定的に評価することができる。今後、規制緩和が進行し、事後の制裁措置によってルール遵守を確保していくことの重要性が一層高まると予想されるが、企業犯罪・組織犯罪についても、通告処分や反則金のような制裁措置は有効な選択肢の一つ」であるとする意見がある¹⁷。

また、通告制度は、警察・検察のコストを軽減する合理的な方法であり、違反建築、大気・水質汚染、繰り返し違反（屋外広告物、消防法違反の通路閉鎖等）などで違反行為が明確なものについては拡張すべきであり、地方公共団体でも活用できるようにすべきであるとする意見がある¹⁸。さらに、第 21 次国民生活審議会総合企画部会「生活安心プロジェクト」（行政のあり方総点検）「守る」ワーキンググループ報告（平成 20 年 3 月 4 日）においても、「業務停止命令等の行政処分だけでは十分な抑止効果を持ち得ない場合、刑事罰と行政処分の間に、制裁構造上の“穴”があいてしまうことになる。そこで有効となるのが、刑事罰と行政処分の穴を埋める、課徴金制度などの行政上の金銭的不利益処分である」とされている¹⁹。

また、全国市長会においても、条例の実効性の確保のため、制裁効果が大きい課徴金制度等の新たな履行確保制度を条例によって制定できるよう法制度の整備を検討する必要があるとされている²⁰。

このような課徴金等の金銭的制裁システムの導入については、道路運送分野においても検討されており、「公共交通におけるヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終取りまとめ」（平成 18 年 4 月国土交通省）においても、事後チェック及び組織体制の在り方について、「各モードの特性に応じた実効あるサンクションの導入（事業停止処分等が実質的

に困難な場合における課徴金制度の導入等の検討を含む) 及びインセンティブ制度の導入」が提言されている²¹。

なお、課徴金については、刑罰との関係で、同一の行為に対して重ねて処罰をするという意味で二重処罰であり、日本国憲法第 39 条に違反するのではないかとの指摘があるが、証券取引法及び独占禁止法においては、刑事罰による没収・追徴と課徴金との調整規定が導入されている。

現在、我が国において導入されている金銭的制裁システムは、以下のとおりである。

a 間接国税通告制度

金銭的制裁システムの例として最も古いものは、間接国税犯則者処分法（明治 23 年法律第 86 号）²²に基づく間接国税通告制度である。同制度は、犯則事件の調査によって犯則の心証を得たときに、国税局長等が罰金又は料料に相当する金額等を納付すべきことを犯則者に通知する処分である。それを履行するか否かは犯則者の任意であるが、履行しない場合には告発されることになる。特に悪質な場合は、通告処分を経ずに告発が行われる。

b 関税法上の通告制度

同制度は、昭和 29 年に関税法（昭和 29 年法律第 61 号）に導入されたものであり、内容は間接国税通告制度と同様である。

c 交通反則通告制度

同制度は、国税の通告処分制度にならい、昭和 42 年の道路交通法の一部改正により、導入されたものである。これは、交通違反者が逐年増加したことにより、その処理にかなりの時間・労力を要し、国民・国家にとって相当不利益になっていること、大量の違反者が刑を科されることにより、刑罰の感銘力が乏しくなるなど刑事政策的見地からみて問題があるなどの観点から、多くの違反行為を犯則行為としてとらえ、警察行政機関が反則金の納付を通告し、任意に納付した者については訴追しないという簡易迅速な処理方式が採られている。

d 国民生活安定緊急措置法（昭和 48 年法律第 121 号）の課徴金制度

同制度は、昭和 48 年のオイルショックを契機として導入されたものであり、特定物資の価格の安定を図るための特定標準価格制度の実効性を担保するための行政上の措置として主務大臣が賦課するものである。特定標準価格が設定された物資について、その価格を超えて販売した場合に、その超過額を賦課金として賦課するものである。

e 独占禁止法の課徴金制度

同制度は、昭和 52 年の独占禁止法の一部改正により導入されたものであり、カルテル行為によって得られた不当利得を剥奪することにより、同行為に対する抑止力として導入されている。刑事手続と比較して簡易な手続によって摘発と制裁が可能であり、コストも低額であるというメリットがあるとされている。また、独占禁止法違反に対する制裁をより実効あらしめ、不当な利益を放置しておくことは社会的公正に反し、企業に対し、同法違反行為を行うことは損であるという認識を与えることによる予防効果も大きいと考えられるとされている²³。

なお、従来は、課徴金の性格は不当利得の剥奪にとどまると説明されてきたが、平成 17 年の独占禁止法の一部改正により、違法行為によって得られた利益を上回る金額を徴収することができるようになったことから、行政上の制裁としての意味合いが強まるとされている²⁴。

f 証券取引法の課徴金制度

証券取引法（昭和 23 年法律第 25 号）²⁵においては、平成 16 年の一部改正（17 年 4 月施行）により、刑事罰に加えて同法に違反する行為の抑止を図り、同法の法規制の実効性を確保するため、違反事例の多い、不公正取引（インサイダー取引、相場操縦、風説の流布又は偽計）、有価証券届出書等の虚偽記載（発行開示義務違反）及び有価証券報告書等の虚偽記載（継続開示義務違反）について、課徴金制度が導入されている。

これについては、信頼を阻害する違法行為に対して行政として適切な対応を行う観点から、新たな手段として、現行の刑事罰に加えて、証券取引法違反行為の抑止を図り、証券取引法規制の実効性を確保する行政目的を達成するために導入されたものである²⁶。

g 公認会計士法の課徴金制度

公認会計士法（昭和 23 年法律第 103 号）においては、平成 19 年の一部改正（20 年 4 月施行）により、監査法人の社員（又は公認会計士）が、故意に、虚偽、錯誤又は脱漏のある財務書類を虚偽、錯誤及び脱漏のないものとして証明した場合、及び監査法人の社員（又は公認会計士）が、相当の注意を怠り、重大な虚偽、錯誤又は脱漏のある財務書類を重大な虚偽、錯誤及び脱漏のないものとして証明した場合に課徴金制度が導入されている。

これは、行政上の責任を問う手段の多様化、及び業務停止処分が監査という本来継続的な業務について停止を迫ることにより善意の被

監査会社へも影響が及ぶ等の問題があることから導入されたものである²⁷。

なお、公認会計士法の課徴金制度についても、公認会計士・監査法人による非違の経済的な抑止の手段であるとされている²⁸。

【所見】

したがって、国土交通省は、貸切バス事業者における安全運行を確保するとともに、利用者の保護を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- 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。
- 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。
- 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。
- 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な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。

¹ 懲役及び罰金は、刑法（明治40年法律第45号）第9条に規定される刑罰であり、道路運送法において、違反の内容により、懲役は3年以下、1年以下、罰金は300万円以下、150万円以下、50万円以下とされている。また、過料は刑罰ではなく、その額は50万円以下とされている。

² 平成21年9月29日付け国自安第59号、国自旅第127号、国自整第53号自動車交通局長通達

³ 平成21年9月29日付け国自安第62号、国自旅第130号、国自整第56号自動車交通局安全政策課長、旅客課長、技術安全部整備課長通達

⁴ 保有車両1両につき、領置する日数

⁵ 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号自動車交通局長通知

⁶ 平成21年9月29日付け国自安第65号自動車交通局安全政策課長、国自旅第133号自動車交通局旅客課長、国自整第59号自動車交通局技術安全部整備課長通知

⁷ 行政刑罰：行政法上の義務に違反する行為に対して、一般統治権に基づいて科せられる罰を行政罰という。原則として、刑法総則が適用され、刑事訴訟法の定める手続によって科せられる。行政罰には、様々の種類があるが、最も普通の例は、刑法に定めのある刑罰を科す場合で、これを「行政刑罰」という。（法令用語辞典 学陽書房）

⁸ 宇賀克也「行政法概説Ⅰ 行政法総論」（有斐閣2004）

⁹ タクシー事業者数12,786者（法人のみ）、乗合バス事業者数840者、貸切バス事業者数4,196者、貨物事業者数62,892社（いずれも平成20年度末現在国土交通省調べ）

¹⁰ 平成18年8月以前に受けた処分の違反点数の累積が62点に達したことによる処分

¹¹ 違反営業所に遊休車両がある場合は、処分日車数による自動車等の停止処分のほか、この処分期間と同じ期間、当該遊休車両について、自動車の使用停止処分を付加することにより、処分の実効性を確保するもの（「一般乗用旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成21年9月29日付け国自安第60号、国自旅第128号、国自整第54号自動車交通局長通達）。

¹² 自動車輸送統計年報（平成20年度分 国土交通省）

¹³ 「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について」（平成21年9月29日付け国自安第59号、国自旅第127号、国自整第53号自動車交通局長通達）及び「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 号自動車交通局安全政策課長、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達)

¹⁴ 平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 58 号、国自旅第 126 号、国自整第 52 号自動車交通局長通知

¹⁵ 本人又は他人の安全を阻害する意図を持たずに、本人又は他人の安全を阻害する可能性のある行動が意図的に行われるもの(出典:「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ」(平成 18 年 4 月国土交通省))

¹⁶ 前掲、「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終とりまとめ」

¹⁷ 宇賀克也「行政法概説 I 行政法総論」(有斐閣 2004)

¹⁸ 阿部泰隆「行政の法システム(下)[新版]」(有斐閣 1997)

¹⁹ 詳細は、「「守るワーキンググループ報告(上村主査私案)～違反行為に対する抑止力の強化や被害者の金銭的救済について」(第 21 次国民生活審議会総合企画部会「生活安心プロジェクト」(行政のあり方総点検)「守る」ワーキンググループ第 3 回(平成 20 年 1 月 23 日)資料 10 参照。

²⁰ 全国市長会・分権時代の都市自治体のあり方に関する検討会報告『分権時代の都市自治体のあり方について』(平成 17 年 6 月 6 日)

²¹ 「公共交通におけるヒューマンエラー事故防止対策検討委員会最終取りまとめ」(平成 18 年 4 月 国土交通省)(IV 国の果たすべき役割 4「安全マネジメント評価」を含む事後チェック及び組織体制のあり方)

²² 数次の改正を経て、昭和 23 年(1948 年)には、直接税についての犯則者の取締手続も含められ、法律名は国税犯則取締法に改正された。

²³ 独占禁止法研究会中間とりまとめ(昭和 49 年)

²⁴ 第 162 回国会参議院経済産業委員会(平成 17 年 4 月 14 日)における竹島一彦公正取引委員会委員長答弁

²⁵ 平成 18 年 6 月の改正により、法律名は金融商品取引法に改正された。

²⁶ 第 159 回国会参議院財政金融委員会(平成 16 年 5 月 27 日)における伊藤達也内閣府副大臣答弁

²⁷ 「一公認会計士・監査法人制度の充実・強化について一」(平成 18 年 12 月 22 日金融審議会公認会計士制度部会報告)

²⁸ 平成 19 年 3 月 5 日、五味廣文金融庁長官会見

表Ⅱ－１－(3)－① 行政処分等に係る基準等の主な改正内容、変遷

改正年月日	主な改正概要
14年1月17日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 監査方針、行政処分等の全国統一基準を制定 <ul style="list-style-type: none"> ・違反点数制度の導入 ・処分事業者の公表
14年7月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 道路交通法改正に伴う所要の改正
15年3月7日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 処分基準の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・運行管理者の選任違反、要件違反、届出違反（道路運送法第23条） 初違反：口頭注意～30日車⇒10～40日車、再違反：警告～90日車⇒30日～120日車 ・整備管理者の選任違反、選任の届出違反（道路運送車両法第50条第1項、第52条） 初違反：10～20日車⇒40日車、再違反：30～60日車⇒30～120日車 ・無車検運行（道路運送車両法第58条第1項） 初違反：60日車⇒60日×違反車両数、再違反：180日車⇒180日×違反車両数 ・勤務時間、乗務時間の設定違反（設定不適切20%違反、遵守違反5件以下）（運輸規則第21条第1項） 初違反：10日車⇒警告、再違反：30日車⇒20日車 ・事故の記録義務違反（記録なし2件以下）（運輸規則第26条の2） 初違反：10日車⇒警告、再違反：30日車⇒20日車 ・運行指示書の記載事項等の不備、運行指示書の保存義務違反（運輸規則第28条の2第1項、第2項） （例）16件以上の運行指示書の記載事項不備 初違反：20日車⇒10日車、再違反：40日車⇒20日車 ・日常点検の未実施（道路運送車両法第47条の2） 再違反：警告～20日車⇒警告～5日×違反車両数
16年6月30日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 車両使用停止処分の厳格化 ○ 安全対策のインセンティブ付与 <ul style="list-style-type: none"> ・2年間無事故無違反の営業所は当該点数を消去（通常は3年間）
17年4月28日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 損害賠償責任保険（共済）締結義務違反に対する処分の強化（運輸規則第19条の2） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：10～30日車、再違反：30～90日車
17年12月9日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 再違反に対する処分量定の引上げ <ul style="list-style-type: none"> ・初違反の基準の2倍⇒初違反の基準の3倍 ○ 運行記録計による記録義務違反に対する処分の軽重を違反件数から違反割合に変更
18年5月26日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 悪質違反に対する行政処分の厳格化 <ul style="list-style-type: none"> ・酒気帯びや過労運転等の悪質違反を下命又は容認した場合⇒7日間の事業停止処分 ・悪質違反を伴う重大事故を引き起こした事業者が指導監督が不十分の場合⇒3日間の事業停止処分 ・重大事故を引き起こしていないものの、悪質違反を引き起こした場合⇒重大事故を引き起こした場合と同様に処分日車数を加重

18年9月15日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 安全管理規程の設定・届出義務違反、必要事項設定違反、変更命令違反に対する処分の創設（道路運送法 22 条の 2 第 1～3 項） <ul style="list-style-type: none"> ・設定・届出義務違反—初違反：20～40 日車、再違反：60～120 日車 ・必要事項設定違反 —初違反：20～30 日車、再違反：60～90 日車 ・変更命令違反 —初違反：60 日車、再違反：許可の取消し ○ 安全統括管理者の選任違反、解任届出違反、意見の尊重義務違反、解任命令違反に対する処分の創設（道路運送法 22 条の 2 第 4～7 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：20～60 日車、再違反：60 日車～許可の取消し ○ 輸送の安全に係る情報の公表義務違反に対する処分の創設（道路運送法第 29 条の 3） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：警告～20 日車、再違反：20～60 日車 ○ 従業員の指導監督義務違反に対する処分の創設（運輸規則第 38 条第 8 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：警告～20 日車、再違反：20～60 日車
19年5月1日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運行管理者による点呼未実施に対する処分の強化（運輸規則第 24 条第 1 項、第 2 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：警告～20 日車⇒警告～30 日車 ・再違反：20 日～60 日車⇒20～90 日車 ○ 整備不良車両又は不正改造等に対する処分の強化（偶発的、突発的なものについては処分なし～）（車両法第 40～43 条、第 47 条） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：3～10 日×違反車両数⇒10～20 日×違反車両数 ・再違反：9～30 日×違反車両数⇒30～60 日×違反車両数（3 回目以上は 60～120 日×違反車両数） ○ 日常点検整備未実施に対する処分の強化（道路運送車両法第 47 条の 2） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：口頭注意～警告⇒勧告～3 日×違反車両数 ・再違反：警告～5 日×違反車両数⇒3 日～9 日×違反車両数
20年6月11日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 睡眠施設の整備又は確保並びに管理等義務違反に対する処分の創設（運輸規則第 21 条第 3 項） <ul style="list-style-type: none"> ・睡眠施設の整備又は確保 初違反：20 日車～60 日車、再違反：60 日車～180 日車 ・管理、保守 初違反警告、再違反 20 日車
21年9月29日	<ul style="list-style-type: none"> ○ 社会保険未加入者に対する処分の創設（道路運送法第 30 条第 2 項） <ul style="list-style-type: none"> ・一部未加入—初違反：10 日車、再違反：30 日車 ・全部未加入—初違反：30 日車、再違反：90 日車 ○ 最低賃金よりも低い賃金に対する処分の創設（道路運送法第 30 条第 2 項） <ul style="list-style-type: none"> ・一部の運転者—初違反：10 日車、再違反：30 日車 ・全ての運転者—初違反：30 日車、再違反：90 日車 ○ 飲酒運転、薬物等使用乗務に対する処分の創設（運輸規則第 21 条第 4 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反：100 日車、再違反：300 日車 ○ 運転者に対する指導監督に係る記録の作成・保存違反に対する処分の創設（運輸規則第 38 条第 1 項） <ul style="list-style-type: none"> ・記録の作成—初違反：警告～20 日車、再違反：20 日車～60 日車 ・記録の保存—初違反：警告～20 日車、再違反：20 日車～60 日車

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 乗務時間等告示の遵守違反（未遵守計 31 件以上）に対する処分の強化（運輸規則第 21 条第 1 項） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反： 40 日車⇒120 日車 ・ 2 回以上： 120 日車⇒240 日車 ○ 点検整備未実施に対する処分の強化（道路運送車両法第 47 条の 2、第 48 条、第 49 条） <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常点検 <ul style="list-style-type: none"> 初違反： 勧告～ 3 日×違反台数⇒警告～ 5 日×違反台数 再違反： 3 日～ 9 日×違反台数⇒ 5 日～15 日×違反台数 ・ 定期点検 <ul style="list-style-type: none"> 初違反： 警告～ 5 日×違反台数⇒警告～10 日×違反台数 再違反： 5 日～15 日×違反台数⇒ 5 日～30 日×違反台数 ・ 記録の改ざん <ul style="list-style-type: none"> 初違反： 3 日～ 5 日×違反台数⇒ 5 日～10 日×違反台数 再違反： 9 日～15 日×違反台数⇒15 日～30 日×違反台数 ○ 整備管理者の研修受講義務違反に対する処分の強化（運輸規則第 46 条） <ul style="list-style-type: none"> ・初違反： 警告～10 日車⇒10 日～20 日車 ・再違反： 20 日～30 日車⇒30 日～60 日車
--	--

- (注) 1 国土交通省提出資料に基づき当省が作成した。
2 本表中の条項は、現在のものである。
3 「日車」とは、保有車両 1 両につき、領置する日数を指す。

表Ⅱ-1-(3)-② 道路運送法等の違反行為に対する罰則及び行政処分等の例

主な違反行為	罰則	行政処分等	
		初違反	再違反
無許可経営(道路運送法第4条第1項)	3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	30日の事業の停止	許可の取消し
名義貸し、事業の貸渡し(道路運送法第33条第1項、第2項) ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	3年以下の懲役若しくは300万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	30日×違反車両数 60日×違反車両数	90日×違反車両数 許可の取消し
運転者の制限違反(道路運送法第25条)	1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	80日車	240日車
無許可の事業の管理の受委託(道路運送法第35条第1項)	1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	60日車	180日車
輸送施設の使用停止違反(道路運送法第40条)	1年以下の懲役若しくは150万円以下の罰金(懲役と罰金の併科あり)	該当なし	該当なし
運賃料金事前届出、運賃料金変更事前届出違反(道路運送法第9条の2第1項)	100万円以下の罰金	警告	20日車
事業計画の変更認可違反(道路運送法第15条第1項) ① 営業区域の設定変更、営業所の区域外設置、車庫と営業所の距離、車庫の収容能力不足 ② 営業所、車庫の区域内新設、移設等	100万円以下の罰金	20日車 10日車	60日車 30日車
事業計画の事前変更届出違反(道路運送法第15条第3項) 各営業所に配置する事業用自動車の数 ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	100万円以下の罰金	警告 10日車	20日車 30日車

営業区域外旅客運送（道路運送法第 20 条） ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	100 万円以下の罰金	10 日車 20 日車	30 日車 60 日車
運行管理者の選任、要件違反（道路運送法第 23 条第 1 項） ① 運行管理者数の不足 ② 運行管理者選任なし	100 万円以下の罰金	20 日車 40 日車	60 日車 120 日車
運行管理者の選任解任届出違反（道路運送法第 23 条第 3 項） ① 解任届に係るもの ② 選任届に係るもの ③ 虚偽の届出に係るもの	100 万円以下の罰金	10 日車 10 日車 40 日車	30 日車 30 日車 120 日車
運賃料金、運送約款の掲示義務違反（道路運送法第 12 条第 1 項）	50 万円以下の過料	警告	20 日車
輸送の安全にかかわる情報の公表義務違反（道路運送法第 29 条の 3） ○ 一部不適切	50 万円以下の過料	警告	20 日車
苦情処理の記録、保存義務違反（運輸規則第 3 条第 2 項） ○ 記録なし 5 件以下	該当なし	警告	20 日車
乗務時間等告示の遵守違反（運輸規則第 21 条第 1 項） ○ 各事項の未遵守計 5 件以下	該当なし	警告	20 日車
健康状態の把握義務違反（運輸規則第 21 条第 4 項） ○ 把握不適切 20%未満	該当なし	警告	20 日車
点呼の記録義務違反（運輸規則第 24 条第 3 項） ○ 記録事項の不備率 50%未満	該当なし	勧告	10 日車
運行指示書による指示等の義務違反（運輸規則 28 条の 2 第 1 項） ○ 作成なし率全運行の 20%未満	該当なし	警告	20 日車
日雇い運転者等の選任禁止違反（運輸規則第 36 条第 1 項） ○ 選任 5 名以下	該当なし	警告	20 日車
乗務員台帳の作成、備付け義務違反（運輸規則第 37 条第 1 項） ○ 作成なし率 20%未満	該当なし	警告	20 日車

指導監督告示による適性診断受診義務違反（運輸規則第 38 条第 2 項） ・初任運転者 ○ 未受診率 50%未満 ・高齢運転者 ○ 未受診率 50%未満	該当なし	警告 警告	20 日車 20 日車
整備管理者選任（解任）の未届出、虚偽届出（運輸規則第 45 条、道路運送車両法第 52 条） ○ 未提出	該当なし	10 日車	30 日車
運行管理規定の制定義務違反（運輸規則第 48 条の 2 第 2 項） ○ 不適切項目 5 件以下	該当なし	警告	20 日車

- (注) 1 行政処分等は、「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する違反事項ごとの行政処分等の基準（処分基準）」による。
- 2 行政処分等には、①行政処分として、軽微なものから順に、自動車その他の輸送施設の使用の停止処分、事業の停止処分、許可の取消処分があり、②処分に至らないものとして、同じく、口頭注意、勧告、警告がある。

事例Ⅱ－１－(3)－① 当省の調査で法令違反があり、また、国土交通省から処分を受けている15事業者の状況

(凡例：網掛け部分は監査結果の内容が法律違反を含むもの)

区分	事業者	当省調査結果	国土交通省監査結果 (処分年月日)	違反点数
1	Az	区域外運送（道路運送法第20条） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	乗務員の健康状態の把握不適切（運輸規則第21条第4項）ほか13件の違反（平成21年11月25日）	事業者 6点 営業所 6点
2	Dq	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	認可を受けずに営業区域内に車庫を新設（道路運送法第15条第1項）、ほか14件の違反（平成19年9月3日）	事業者 9点 営業所 9点
3	Da	法定台帳類未作成（運輸規則第3条第2項、同第37条第1項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運転者に対する指導及び監督が未実施（運輸規則第38条第1項）、ほか13件の違反（平成21年9月14日）	事業者 16点 営業所 16点
4	Dk	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運転者に対し輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていた（運輸規則第38条）、ほか5件の違反（平成19年6月5日）	事業者 7点 営業所 7点
5	Ca	日々雇用（運輸規則第36条第1項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	勤務時間等告示未遵守（運輸規則第21条第1項）、ほか7件の違反（平成19年9月14日）	事業者 7点 営業所 7点
6	Cb	区域外運送（道路運送法第20条） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	認可を受けずに自動車車庫を設置（道路運送法第15条第1項）、ほか3件の違反（平成20年9月30日）	事業者 8点 営業所 5点
7	Em	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運行管理者に対する指導監督義務違反（道路運輸規則第38条）、ほか2件の違反（平成20年12月17日）	事業者 27点 営業所 6点

8	Bm	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運行管理者の解任の届出の未提出（道路運送法第23条第3項）、ほか5件の違反（平成21年6月3日）	事業者 9点 営業所 4点
9	Ba	法定台帳類未作成（運輸規則第37条第1項、同48条の2） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	運転者に対する適切な指導及び監督の未実施（運輸規則第38条第1項）、ほか2件の違反（平成20年8月5日）	事業者 3点 営業所 3点
10	Bo	法定台帳類未作成（運輸規則第48条の2） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	発地及び着地いずれもが営業区域外である運送を行っていた（道路運送法第20条）、ほか16件の違反（平成21年2月23日）	事業者 7点 営業所 7点
11	Am	改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	営業区域外旅客運送違反（道路運送法第20条）、ほか5件の違反（平成19年8月31日）	事業者 4点 営業所 4点
12	Dm	区域外運送（道路運送法第20条） 適性診断未実施（運輸規則第38条第2項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	国土交通大臣告示（乗務時間等）未遵守（運輸規則第21条第1項）、ほか2件の違反（平成19年5月29日）	事業者 6点 営業所 6点
13	Ae	区域外運送（道路運送法第20条） 法定台帳類未作成（運輸規則第3条第2項）	運行管理者未選任（道路運送法第23条第1項）、乗務員の健康状態の把握が不確実（運輸規則第21条第4項）等（平成18年10月30日）	事業者 11点 営業所 11点
14	D1	健康診断未実施（運輸規則第21条第4項（労働安全衛生法第66条第1項）） 日々雇用（運輸規則第36条第1項） 法定台帳類未作成（運輸規則第3条第2項） 改善基準告示違反（運輸規則第21条第1項）	認可を受けずに営業所を廃止していた（道路運送法第15条第1項）、ほか15件の違反（平成22年2月18日）	事業者 45点 営業所 45点

		則第 21 条第 1 項)		
15	Ew	改善基準告示違反（運輸規則第 21 条第 1 項）	営業区域外運送（道路運送法第 20 条）等（平成 18 年 9 月 12 日）	事業者 4 点 営業所 4 点

- (注) 1 当省の調査結果及び国土交通省の自動車総合安全情報に基づき作成した。
- 2 「当省調査結果」は、平成 20 年 5 月の運行状況を中心に調査を行った結果である。
- 3 「国土交通省監査結果」は、平成 18 年 1 月から 22 年 3 月にかけて処分を受けた事案のうち、法律違反のもの又は複数回処分を受けている事業者にあつては直近のものを掲載した。
- 4 「違反点数」は、自動車等の使用停止処分を行うべき違反行為を行った事業者に対し、処分日車数 10 日車までごとに 1 点とする違反点数を付与するものである。

表Ⅱ－１－(3)－③ 監査要員、監査事業者及び行政処分等件数の推移

(単位：人、事業者、%)

区分	平成 16 年度	17	18	19	20
監査要員	110	121	166	200	230
監査事業者(a)	615	494	719	1,787	1,250
罰則(b)	なし				
行政処分(c)	70(52.2)	70(51.1)	124(52.3)	261(44.8)	119(32.2)
警告等(d)	64(47.8)	67(48.9)	113(47.7)	322(55.2)	251(67.8)
計(e) (b+c+d)	134(100)	137(100)	237(100)	583(100)	370(100)
監査事業者数に対する行政処分件数の比率(c/a)	11.4	14.2	17.2	14.6	9.5
監査事業者数に対する行政処分及び警告等件数の比率(e/a)	21.8	27.7	33.0	32.6	29.6

- (注) 1 国土交通省の提出資料に基づき、当省が作成した。
 2 「監査要員」及び「監査事業者」は各年度末の数で、①「監査要員」は貸切バスのみならず、乗合バス、タクシー及び貨物自動車を含む陸上交通全般に係る数、②「監査事業者」は監査を実施した貸切バス事業者数である。
 3 1年以内に複数回の監査を受け、複数回の行政処分等を受けている事業者も含まれる。
 4 「行政処分」、「警告等」欄の()内は、行政処分及び警告等に占める比率である。

事例Ⅱ－１－(3)－② 許可の取消処分を受けた貸切バス事業者の違反内容

区分	事業者	処分年月日	違反点数	主な違反条項	違反行為の概要
1	Fn	平成 20 年 5 月 13 日	0 点	道路運送法第 40 条第 1 号	所在不明
2	Gc	平成 20 年 9 月 1 日	0 点	同上	同上
3	Fi	平成 20 年 12 月 8 日	85 点	道路運送法第 27 条第 1 項	運転者に対する指導監督義務違反ほか 6 件
4	Fu	平成 21 年 10 月 30 日	100 点	同上	運転者に対する指導監督義務違反ほか 23 件
5	Fb	平成 22 年 3 月 2 日	27 点	道路運送法第 33 条第 2 項ほか 2 件	名義貸し、事業の貸渡し違反行為ほか 2 件

- (注) 1 国土交通省の自動車総合安全情報に基づき、当省が作成した。
 2 区分 1 及び 2 の事業者は事業再開の見通しがなく、区分 5 の事業者は平成 20 年にも同様の違反行為により車両停止処分を受けているにもかかわらず改善されていないことを理由に処分を受けたものであり、累積点数によるものではない。

表Ⅱ－１－(3)－④ ツアーバスに関する全国街頭調査結果（概要）

（単位：両、％）

○ 交替運転者の有無						
車両数	交替運転者有り	交替運転者無し				未確認
		関東～中部	関東～東北	関東～北陸 信越	九州～九州	
129 (100)	90 (69.8)	9 (7.0)	7 (5.4)	7 (5.4)	3 (2.3)	13 (10.1)
					26 (20.1)	

（注） 「交替運転者無し」欄の内訳は、運行区間別の運行数を指す。

○ 運行指示書の携行			
車両数	携行有り	携行無し	未確認
129 (100)	86 (66.7)	13 (10.0)	30 (23.3)

（注） 「携行有り」には、記載事項の不備も含まれる。

○ 車検証の携行				
車両数	携行有り	コピーのみ携行	携行無し	未確認
129 (100)	62 (48.0)	5 (3.9)	1 (0.8)	61 (47.3)

○ 車検の有効期間			
車両数	有効期間有り	有効期間無し	未確認
129 (100)	79 (61.2)	0 (0.0)	50 (38.8)

○ 貸切バスの事業者名表示			
車両数	事業者名有り	事業者名無し	未確認
129 (100)	87 (67.5)	7 (5.4)	35 (27.1)

○ 貸切の表示の有無			
車両数	表示有り	表示無し	未確認
129 (100)	93 (72.1)	15 (11.6)	21 (16.3)

（注） 1 国土交通省の「ツアーバスに関する全国街頭調査結果について」（平成 19 年 6 月 6 日公表）に基づき、当省が作成した。
 2 （ ）内は、構成比である。

表 - 1 - (3) -

貸切バス事業者に対する重点監査の実施結果一覧表

	監査事業者数	法令違反状況			過労防止義務違反の状況							運行指示書関係違反の状況			その他の主な違反		
		法令違反事業者数	法令違反件数合計	1違反者当たり違反件数	過労防止義務違反事業者数	事項別違反件数					1違反者当たり違反件数	運行指示書関係違反事業者数	主な項目の違反事業者数		点呼関係違反事業者数	指導監督関係違反事業者数	
						拘束時間	休息期間	長期連続勤務	連続運転時間	計			一部又は全部未作成	記載不備			
事業者分類別	ツアーバス事業者	84	68 (81.0%)	290	4.3	40 (47.6%)	123	30	0	71	224	5.6	31 (36.9%)	3	30	35 (41.7%)	28 (33.3%)
	新規参入事業者	155	93 (60.0%)	371	4.0	31 (20.0%)	90	24	1	69	184	5.9	30 (19.4%)	11	19	37 (23.9%)	40 (25.8%)
	その他	77	43 (55.8%)	148	3.4	22 (28.6%)	37	6	0	20	63	2.9	14 (18.2%)	1	9	22 (28.6%)	9 (11.7%)
	計	316	204 (64.6%)	809	4.0	93 (29.4%)	250	60	1	160	471	5.1	75 (23.7%)	15	58	94 (29.7%)	77 (24.4%)
車両数規模別	5両以下	91	53 (58.2%)	185	3.5	14 (15.4%)	38	23	1	15	77	5.5	23 (25.3%)	7	14	20 (22.0%)	24 (26.4%)
	6両～10両	101	68 (67.3%)	324	4.8	35 (34.7%)	111	13	0	63	187	5.3	24 (23.8%)	5	19	33 (32.7%)	30 (29.7%)
	11両～20両	61	40 (65.6%)	151	3.8	19 (31.1%)	35	12	0	41	88	4.6	15 (24.6%)	2	12	16 (26.2%)	13 (21.3%)
	21両～50両	43	31 (72.1%)	116	3.7	18 (41.9%)	56	12	0	36	104	5.8	7 (16.3%)	1	7	20 (46.5%)	8 (18.6%)
	51両以上	20	12 (60.0%)	33	2.8	7 (35.0%)	10	0	0	5	15	2.1	6 (30.0%)	0	6	5 (25.0%)	2 (10.0%)
	計	316	204 (64.6%)	809	4.0	93 (29.4%)	250	60	1	160	471	5.1	75 (23.7%)	15	58	94 (29.7%)	77 (24.4%)
参入時期別	H9年3月末まで	87	55 (63.2%)	171	3.1	30 (34.4%)	55	11	0	52	118	3.9	18 (20.7%)	1	17	29 (33.3%)	11 (12.6%)
	H12年1月末まで	24	18 (75.0%)	85	4.7	10 (41.7%)	33	10	0	5	48	4.8	11 (45.8%)	2	10	11 (45.8%)	10 (41.7%)
	H14年1月末まで	95	59 (62.1%)	208	3.5	23 (24.2%)	76	9	1	48	134	5.8	17 (17.9%)	5	13	20 (21.1%)	17 (17.9%)
	H16年1月末まで	38	22 (57.9%)	94	4.3	14 (36.8%)	34	6	0	38	78	5.6	7 (18.4%)	1	5	11 (28.9%)	6 (15.8%)
	H18年1月末まで	48	33 (68.8%)	165	5.0	9 (18.8%)	25	13	0	15	53	5.9	13 (27.1%)	5	7	16 (33.3%)	21 (43.8%)
	H18年2月以降	24	17 (70.8%)	86	5.1	7 (29.2%)	27	11	0	2	40	5.7	9 (38.0%)	1	6	7 (29.2%)	12 (50.0%)
	計	316	204 (64.6%)	809	4.0	93 (29.4%)	250	60	1	160	471	5.1	75 (23.7%)	15	58	94 (29.7%)	77 (24.4%)

(注) 国土交通省の公表資料による。

事例Ⅱ－１－(3)－③ 複数回行政処分を受けている貸切バス事業者の状況(平成18年1月～21年12月)

No.	行政処分等の年月日	事業者の氏名・名称	違反点数	日車	違反行為の概要
1	平成18年9月26日	Cm	13	125	平成18年2月28日に実施した巡回監査において運転者の過労防止に関する措置が次の事項について不適切であったこと ・所定の拘束時間を超えて乗務していた者があったこと ・作業間の休息を十分にとらずに乗務していた者があったこと ・連続運転時間が4時間を超えて乗務していたものがあったこと ほか7件の違反が判明したもの
	平成18年10月24日	Cm	12	40	平成18年6月21日に実施した巡回監査において発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことほか6件の違反が判明したもの
	平成18年12月26日	Cm	20	195	平成18年6月21日に実施した特別監査において運転者に対し、酒気帯び運転禁止等自動車の運転に関する法令の遵守について適切な指導監督を怠っていたことほか8件の違反が判明したもの
			事業停止13日		本件処分により累積点数が62点となったことによる事業の停止処分
	平成19年7月3日	Cm	6	60	区域外営業があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成19年1月18日に調査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことが判明したもの
	平成19年8月28日	Cm	3	30	行政処分後未改善のため、平成19年5月8日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか1件の違反が判明したもの
2	平成18年9月12日	Ax	4	35	平成18年5月23日に巡回監査を実施したところ、点呼を行った旨の記録がなされていなかった事等が判明したもの
	平成18年9月12日	Ax	7	65	平成18年5月23日に巡回監査を実施したところ、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していたこと等が判明したもの
	平成19年7月3日	Ax	6	55	運行管理に関する苦情申告を端緒として、平成19年2月8日に監査を実施したところ、点呼の実施義務違反、ほか5件の違反が判明したもの
	平成19年8月2日	Ax	3	30	平成19年4月6日に監査を実施したところ、運転者の労働時間に関する国土交通大臣告示等の遵守違反、ほか2件の違反が判明したもの
3	平成18年9月12日	Bu	8	75	平成18年6月8日に巡回監査を実施したところ、乗務員の健康状態の把握が確実になされていなかったこと等が判明したもの
	平成18年9月12日	Bu	9	85	平成18年6月8日に巡回監査を実施したところ、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していたこと等が判明したもの
	平成19年7月11日	Bu	2	20	前回監査時の指摘事項の改善が見られなかったため、平成19年3月1日に特別監査を実施したところ、運行記録計による記録義務違反が判明したもの
	平成21年7月7日	Bu	3	30	平成20年8月20日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか4件の違反が判明したもの
4	平成19年4月3日	Fi	15	145	死亡事故があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成18年11月27日に巡回監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか3件が判明したもの
	平成19年10月2日	Fi	8	80	平成19年4月27日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか9件の違反が判明したもの
	平成20年12月8日	Fi	62	620	重大事故惹起を端緒として、特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反、ほか6件の違反が判明したもの
許可の取消し			本件処分により累積点数が85点となったことによる許可の取消処分		
5	平成19年12月18日	Fu	6	60	平成19年6月12日に巡回監査及び7月2日に呼出監査を実施したところ、健康状態の把握義務違反、ほか5件の違反が判明したもの
	平成20年10月8日	Fu	27	265	平成20年6月10日に特別監査を実施したところ、乗務員に対する指導監督がなされていなかったこと、ほか16件が判明したもの
	平成21年10月30日	Fu	67	665	平成21年6月23日に実施した特別監査において、乗務員に対する指導監督がなされていなかったこと、ほか23件が判明したもの
許可の取消し			本件処分により累積点数が100点となったことによる許可の取消処分		

6	平成20年3月11日	Gi	3	30	過労運転等があった旨の労働基準監督署からの通知を端緒として、平成19年8月30日に巡回監査をしたところ、乗務員の健康状態の把握義務違反、ほか7件の違反が判明したもの
	平成20年3月25日	Gi	6	60	過労運転等があった旨の労働基準監督署からの通知を端緒として、平成19年6月26日に巡回監査をしたところ、乗務員の健康状態の把握義務違反、ほか7件の違反が判明したもの
	平成21年7月23日	Gi	5	45	平成20年11月26日に実施した巡回監査において、営業所に運送約款、運賃、料金表の掲示がなされていなかったこと、ほか10件の違反が判明したもの
7	平成18年12月22日	Gg	3	30	平成18年10月19日に巡回監査を実施したところ、届出をしないで各営業所に配置する事業用自動車の数を変更していたこと等が判明したもの
	平成18年12月22日	Gg	6	60	平成18年10月19日に巡回監査を実施したところ、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していたこと等が判明したもの
	平成20年1月10日	Gg	2	15	平成19年7月31日に特別監査を実施したところ、乗務員の健康状態の把握義務違反、ほか1件の違反が判明したもの
8	平成20年1月4日	Ft	5	50	市場からの情報を端緒として、平成19年11月14日に監査を実施したところ、事業計画の変更認可違反ほか4件の違反が判明したもの
	平成20年12月26日	Ft	9	90	市場からの情報を端緒として、平成20年10月10日に監査を実施したところ、点呼の記載事項等不備ほか9件の違反が判明したもの
	平成21年3月26日	Ft	5	50	平成20年12月17日に呼出監査を実施したところ、運行管理者の選任の届出がなされていなかったこと、ほか4件の違反が判明したもの
9	平成18年8月24日	Bf	3	30	平成18年7月14日に実施した重点監査において、区域外運送が判明したもの
	平成19年5月24日	Bf	15	145	市場からの情報により平成19年3月30日に監査を実施したところ、国土交通大臣告示(乗務時間等)未遵守等が判明したもの
	平成19年9月6日	Bf	12	120	市場からの情報等を端緒として、平成19年8月24日に監査を実施したところ、無車検による運行違反が判明したもの
10	平成18年2月7日	Fd	4	40	平成17年11月24日に実施した重点監査において運転者に対する過労防止措置違反ほか1件の違反が判明したもの
	平成19年9月27日	Fd	10	95	当該事業者について、過労運転、区域外運送を行っている旨の情報があったことから平成19年2月27日に監査を実施したところ営業区域外旅客運送違反、ほか2件の違反が判明したもの
	平成21年1月13日	Fd	18	180	局行政相談窓口への情報を端緒として監査を実施したところ、区域外旅客運送ほか1件が判明したもの
11	平成19年12月17日	Fa	8	75	NOx・PM法規制に絡む不正登録による代表取締役の逮捕を端緒として、平成19年6月13日に巡回監査を実施したところ、NOx・PM法に適合していない事業用自動車を使用していたこと、ほか2件の違反が判明したもの
	平成20年1月10日	Fa	6	55	平成19年5月9日に関東営業所に対して巡回監査を実施したところ、発地及び着地のいずれも営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか5件の違反が判明したもの ※関東営業所廃止により南営業所に対して処分を行う
12	平成19年4月24日	Fr	14	135	平成18年8月11日及び同月16日に監査を実施したところ、有効な自動車検査証の交付を受けずに運行の用に供していた事業用自動車があったこと、ほか12件の違反が判明したもの
	平成20年6月18日	Fr	26	260	平成19年11月13日及び同月19日に監査を実施したところ、NOx・PM法に適合しない事業用自動車を同法の対策地域内で運行の用に供していたこと、ほか5件の違反が判明したもの
13	平成19年11月13日	Bm	5	45	平成19年5月8日に巡回監査を実施したところ、運行指示書が作成されていなかったこと、ほか4件の違反が判明したもの
	平成21年6月3日	Bm	4	40	平成20年11月12日に巡回監査、同年11月18日に実施した呼出監査において、運行管理者の解任の届出がなされていなかったこと、ほか5件が判明したもの
14	平成19年4月6日	Fl	6	60	平成18年8月9日に行った新規参入事業者に対する巡回監査で事業を行っている形跡が認められなかったことを端緒として、同年10月17日に再度呼出監査を行ったところ、車庫の収容能力が事業計画と相違する違反ほか6件の違反が判明したもの
	平成21年11月4日	Fl	6	60	営業区域拡大に伴う新規許可事業者であることを端緒とし、平成21年5月18日に巡回監査を、平成21年6月12日に呼出監査を実施したところ、点呼実施の記録を確実に行っていなかった違反ほか4件の違反が判明したもの

15	平成19年11月30日	Gf	9	90	平成19年6月4日に巡回監査を実施したところ、営業区域外の旅客の運送を行っていた違反の事実ほか3件の違反が判明したものの
	平成21年4月30日	Gf	6	55	青森運輸支局による八戸営業所への監査において、本社営業所における、車両及び運転者等の監理に疑義が生じたため、平成20年10月3日に呼出監査を実施したところ、乗務前後の点呼を確実に実施していなかった違反ほか4件の違反が判明したものの
16	平成20年3月18日	Gj	20	200	平成19年9月27日に監査を実施したところ、運行管理者を選任していなかったこと、ほか16件の違反が判明したものの
	平成21年4月21日	Gj	3	30	平成20年7月30日に監査を実施したところ、定期点検整備を確実に実施していない事業用自動車があったことの違反が判明したものの
17	平成19年2月19日	Fz	9	90	苦情を端緒に平成18年10月24日に実施した巡回監査の結果、運転者に対する適切な指導及び監督を怠っていた事実などが判明したものの
	平成20年10月22日	Fz	4	40	危険運転等の情報を端緒として監査を実施したところ、運転者に対する点呼の未実施ほか1件の違反が判明したものの
18	平成20年2月22日	Fv	4	40	区域外運送、過労運転がある旨の情報をもとに平成19年9月6日に巡回監査を実施したところ、運転者の労働時間に関する国土交通大臣告示等の遵守違反、ほか2件の違反が判明したものの
	平成21年2月4日	Fv	4	40	平成20年10月23日に巡回監査を実施したところ、自動車運転者のための国土交通省告示を遵守していなかったこと、ほか1件が判明したものの
19	平成19年5月15日	Gb	7	65	平成18年11月17日に監査を実施したところ、Nox・PM法に適合しない事業用自動車を同法の対策地域内で運行の用に供していたこと、ほか6件の違反が判明したものの
	平成19年8月21日	Gb	5	45	平成19年2月14日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか5件の違反が判明したものの
20	平成19年5月8日	Ge	6	55	平成18年10月2日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか4件の違反が判明したものの
	平成19年6月5日	Ge	14	140	無免許運転があった旨の公安委員会からの通知を端緒として、平成19年2月21日に監査を実施したところ、旅客自動車運送事業用自動車の運転者としての要件を備えていない者に事業用自動車を運転させていたこと、ほか1件の違反が判明したものの
21	平成20年1月8日	Fw	1	10	平成19年10月10日に監査を実施したところ、有効な自動車検査証の交付を受けずに運行の用に供していた事業用自動車があったことの違反が判明したものの
	平成21年8月25日	Fw	5	45	平成21年3月4日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか3件の違反が判明したものの
22	平成19年9月4日	Ga	6	60	平成19年4月19日に監査を実施したところ、運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと、ほか4件の違反が判明したものの
	平成20年8月29日	Ga	7	65	重大事故を端緒として巡回監査を実施したところ、適性診断(初任診断)の実施違反、ほか4件の違反が判明したものの
23	平成19年6月12日	Db	6	60	当該事業者が無車検運行を行った旨の申告を端緒として、平成19年1月31日に巡回監査を実施したところ、無車検にて運行を行っていた違反事実が判明したものの
	平成19年9月27日	Db	15	145	酒気帯び状態で観光バスを運行させたとの報告を端緒として、平成19年8月29日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか6件の違反が判明したものの。その後、酒気帯び運転を行った旨の公安委員会からの通知を受け、平成19年12月14日付で追加処分となった
24	平成19年5月15日	Ff	12	115	平成18年12月13日に監査を実施したところ、運行管理者を選任していなかったこと、ほか8件の違反が判明したものの
	平成19年11月20日	Ff	4	40	平成19年5月15日及び同月29日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか6件の違反が判明したものの

25	平成19年5月29日	Fp	11	110	平成18年7月10日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか15件の違反が判明したもの
	平成19年7月31日	Fp	18	180	平成18年9月28日に監査を実施したところ、一般貸切旅客自動車運送事業の名義を他人に利用させていたこと、ほか14件の違反が判明したもの
26	平成19年1月10日	Fs	5	45	名義貸しを行っている旨の市場からの情報を端緒として、平成18年9月8日に監査を実施したところ、初任運転者及び高齢運転者に対する運転適性診断受診義務違反、ほか4件の違反が判明したもの
	平成21年7月13日	Fs	21	205	平成20年10月8日に実施した巡回監査において、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する旅客を運送していたこと、ほか15件の違反が判明したもの
27	平成19年1月10日	Fx	7	65	名義貸しを行っている旨の市場からの情報を端緒として、平成18年9月8日に監査を実施したところ、点呼の実施義務違反、ほか6件の違反が判明したもの
	平成20年1月11日	Fx	3	30	平成19年9月27日に特別監査を実施したところ、乗務員台帳の作成、備付け義務違反が判明したもの
28	平成18年12月12日	Bn	34	340	平成18年5月18日に実施した巡回監査において、一般貸切旅客自動車運送事業の名義を他人に利用させていたことほか19件の違反が判明したもの
	平成19年1月16日	Bn	6	60	平成18年9月21日に監査を実施したところ、有効な自動車検査証の交付を受けずに運行の用に供していた事業用自動車があったことこの違反が判明したもの
29	平成20年4月16日	Gl	12	115	平成20年2月20日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態を把握していなかった、ほか13件の違反が判明したもの
	平成21年8月18日	Gl	29	290	平成21年2月26日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態を把握していなかった、ほか18件の違反が判明したもの
30	平成19年4月6日	Gm	4	40	長期間監査未実施及び苦情を端緒として、監査を行ったところ、営業区域外の旅客の運送を行っていた違反ほか2件の違反が判明したもの
	平成20年2月19日	Gm	4	35	平成19年6月19日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか3件の違反が判明したもの
31	平成20年6月3日	Fb	16	155	平成19年11月1日に呼出監査を実施したところ、乗務員に対する指導監督が一部不適切であったこと、ほか12件の違反が判明したもの
	平成20年6月3日	Fb	11	105	平成19年10月26日に巡回監査、平成19年11月1日に呼出監査を実施したところ、乗務員に対する指導監督が一部不適切であったこと、ほか5件の違反が判明したもの
32	平成19年4月13日	Dy	7	65	当該事業者の運転手が平成18年9月27日に疾病(脳出血)により接触事故を起こしたことを端緒として、平成18年10月18日に巡回監査を実施したところ、点呼未実施ほか7件の違反が判明したもの
	平成19年4月13日	Dy	8	75	当該事業者の運転手が平成18年9月27日に疾病(脳出血)により接触事故を起こしたことを端緒として、平成18年10月20日に呼出監査を実施したところ、健康診断未実施ほか4件の違反が判明したもの
33	平成20年11月25日	Fq	4	40	営業区域拡大の事業計画変更認可を受けたことを端緒として、平成20年7月28日に巡回監査を実施したところ、運転者に対して過労運転を防止するための措置が適切に行われていなかったほか1件の違反が認められたもの
	平成20年11月25日	Fq	3	30	情報提供を端緒として、平成20年7月14日に巡回監査を実施したところ、点呼を確実に実施していなかったほか2件の違反が認められたもの
34	平成21年2月4日	Gk	3	30	平成20年7月23日に監査を実施したところ、発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと、ほか5件の違反が判明したもの
	平成21年2月3日	Gk	3	30	平成20年11月10日に巡回監査を実施したところ、認可を受けずに事業計画を変更していたことが判明したもの
35	平成20年1月22日	Fg	15	145	死亡事故を引き起こしたとの公安委員会からの通知を端緒として、平成19年8月13日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか3件の違反が判明したもの
	平成20年1月22日	Fg	2	15	死亡事故を引き起こしたとの公安委員会からの通知を端緒として、平成19年8月13日に特別監査を実施したところ、運転者に対する指導監督義務違反ほか2件の違反が判明したもの

36	平成18年10月11日	Fj	9	85	平成18年3月28日に実施した巡回監査において、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたことほか6件の違反が判明したものの
	平成21年2月3日	Fj	6	55	平成20年6月25日に監査を実施したところ、運転者に対し輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか4件の違反が判明したものの
37	平成18年7月11日	Fo	4	40	平成18年5月29日に監査を実施したところ、運賃料金、運送約款が掲示されていない、ほか6件の違反が判明したものの
	平成21年2月12日	Fo	5	50	平成20年11月26日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態を把握していなかった、ほか7件の違反が判明したものの
38	平成18年1月20日	Cb	3	25	営業所配置車両数の変更について届出されていない。運転者の勤務時間及び乗務時間について、国土交通省告示で定める基準が遵守されていない
	平成20年9月30日	Cb	5	45	監査方針に基づき巡回監査を実施したところ、認可を受けずに自動車車庫を設置していた、ほか3件の違反が判明したものの
39	平成18年4月28日	Fy	5	50	平成17年10月26日に実施した重点監査において運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督をしていなかったことほか7件の違反が判明したものの
	平成19年10月10日	Fy	13	130	平成19年4月25日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか2件の違反が判明したものの
40	平成18年8月23日	Fc	20	200	平成18年6月1日に実施した呼出監査において定期点検未実施ほか5件の違反が判明したものの
	平成20年11月12日	Fc	18	180	情報を端緒として、監査を実施したところ、営業区域外旅客運送ほか1件の違反が判明したものの
41	平成18年11月14日	Gd	4	40	平成18年9月27日に実施した呼出調査において、運転手に対し、酒気帯び運転の禁止等自動車の運転に関する法令の遵守について適切な指導監督を怠っていたことが判明したものの
	平成19年9月26日	Gd	5	50	平成19年4月19日に監査を実施したところ、定期点検整備を確実に実施していない事業用自動車があったこと、ほか4件の違反が判明したものの
42	平成18年9月11日	Aq	6	60	平成18年6月26日に巡回監査を実施したところ、乗務員台帳の記載事項等に不備があったこと、乗務員台帳の記録が保存されていないこと、国土交通省告示による運転適性診断を受診させていなかったことが判明したものの
	平成21年3月9日	Aq	2	20	苦情申告に基づき調査を実施した結果、認可を受けずに営業所及び車庫を移設していたこと、ほか1件の違反が判明したものの
43	平成18年4月7日	Fe	18	175	平成17年7月26日に実施した重点監査において定期点検整備を実施していなかったことほか17件の違反が判明したものの
	平成20年4月22日	Fe	9	90	平成19年11月7日に監査を実施したところ、NOx・PM法に適合していない事業用自動車を同法の対象地域内で運行の用に供していたこと、ほか3件の違反が判明したものの
44	平成18年11月7日	Fh	9	90	平成18年3月7日に実施した巡回監査において運転者の健康状態を把握していなかったことほか13件が判明したものの
	平成20年6月18日	Fh	5	45	平成19年11月1日に監査を実施したところ、NOx・PM法に適合していない事業用自動車を同法の対策地域内で運行の用に供していたこと、ほか2件の違反が判明したものの
45	平成18年10月2日	Fk	4	40	平成18年度監査計画に基づき巡回監査を実施した結果、日雇い運転者の乗務、乗務員の健康状態の把握が不適切であったこと等の違反が判明したものの
	平成21年6月1日	Fk	8	80	平成21年3月11日に監査を実施したところ、乗務員の健康状態の把握不適切、ほか6件の違反が判明したものの
46	平成18年3月3日	Fm	9	90	平成17年3月8日及び同月9日に実施した重点監査において発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたことほか17件が判明したものの
	平成19年11月20日	Fm	9	85	平成19年5月15日及び同月29日に監査を実施したところ、運転者に対し、輸送の安全確保について適切な指導監督を怠っていたこと、ほか9件の違反が判明したものの

47	平成18年2月22日	Fn	22	215	平成17年度監査計画に基づき監査を実施した結果、無車検運行が判明したもの
	平成20年5月13日	Fn	許可の取消し		所在不明であることを端緒として調査を実施したところ、事業が再開される見込みがないと認められることから、道路運送法第40条第1号に該当するものとして事業許可を取り消したもの
48	平成18年8月29日	Dr	5	45	利用者の苦情に基づき監査を実施した結果、点呼の未実施、日雇い運転者の乗務、初任運転者に対する適性診断未実施等の違反が判明したもの
	平成18年11月22日	Dr	2	20	死亡交通事故を惹起したとの道路交通法令違反通知があったことから、監査を実施したところ、勤務時間及び乗務時間について、国土交通大臣告示で定める基準の遵守が不適切であったことが判明したもの
49	平成18年2月13日	Gh	13	130	平成17年12月21日に監査を実施したところ、健康診断が確実に実施されていない、ほか3件の違反が判明したもの
	平成18年11月27日	Gh	9	85	平成18年9月7日に監査を実施したところ、営業所ごとに配置する事業用自動車の数の変更届出をしていなかった、ほか8件の違反が判明したもの
50	平成18年2月7日	Dm	2	20	平成17年10月13日に実施した重点監査において、点呼の実施が不適切であったことほか3件の違反が判明したもの
	平成19年5月29日	Dm	6	6	市場からの情報により平成19年4月24日に監査を実施したところ、国土交通大臣告示(乗務時間等)未遵守等が判明したもの

(注) 1 国土交通省の自動車総合安全情報及び国土交通省提出資料に基づき、当省が作成した。

2 平成18年1月から21年12月までに処分を受けている事業者は、計530事業者である。

行政処分（事業用自動車の使用停止処分）の流れについて

事業者に処分車両等の決定を委ねる旨の記述(行政評価局脚注)

1. 行政処分について（行政処分の自付 平成 〇〇年〇月〇日付）
- 領置日車数 〇〇両 × 〇〇日間
 ← 〇〇両 × 〇〇日間 合計 〇〇〇〇両車

次の事項を決定してください。

領置車両の決定（領置開始日から終了日まで車検の有効期間が残っているもの）

領置期間の決定（ただし、領置期間の開始日及び終了日の翌日は運輸支局の開庁日であること。）

領置車両及び領置期間が決定した場合は、当該領置車両の車検証と領置期間を運輸支局監査担当宛にファックスしてください。（Fax 〇〇〇〇-〇〇〇〇-〇〇〇〇）

2. 行政処分の開始

・あらかじめ運輸支局にFaxいただいた領置期間開始日の午前中に監査担当の窓口に来ていただきます。

（持参していただくもの）

- ・当該領置車両のナンバープレート前後
- ・当該領置車両の車検証
- ・来局者の認め印

領置の際に運輸支局からお渡しする書類は以下の通りです。

- ・輸送施設の使用停止及び付帯命令書（行政処分の通知書）
- ・自動車検査証返納及び自動車登録番号標領置証明書
- ・再封印申請書

3. 行政処分の終了

・領置期間の終了日翌日の午前中に再度、運輸支局の監査担当の窓口に来ていただきます。

（持参していただくもの）

- ・自動車検査証返納及び自動車登録番号標領置証明書
- ・再封印申請書（車検証の所有者欄に記載されているものの名称及び住所を記入）
- ・来局者の認め印

領置した車検証及びナンバープレート、再封印申請書（監査担当の経由印を押したもの）をお返しいたします。

(ナンバープレートの取り付け)

● 運輸支局でナンバープレートの取り付け及び再封印を受けられる方

- ① 領置期間終了日の翌日に運輸支局監査担当にお越しの際に該当車両に臨時運行許可番号票を付けて持ってきてください。なお、臨時運行許可番号票については、あらかじめ最寄りの市町村役場（自賠責が必要）に申請しておいてください。
- ② 監査担当窓口にてお返しした車検証、再封印申請書（監査課の経由印を押ししたもの）を持って、2号館1階の登録部門の①番窓口へ行き、上記書類を提示し受付印を受けて下さい。
- ③ 登録部門において受付印を受けた後、該当車両にナンバープレートを取り付け、3号館1階の自動車会館所のナンバー交付所に車検証及び再封印申請書を提出し、再封印を受けて下さい。

● 最寄りの自動車検査登録事務所（ ）でナンバープレートの取り付け及び再封印を受けられる方

- ① 領置期間終了日の翌日に運輸支局監査担当にお越しいただき車検証及びナンバープレート、再封印申請書（監査担当の経由印を押ししたもの）の返却を受けていただきます。
- ② あらかじめ最寄りの市町村役場に申請した臨時運行許可番号票を該当車両に付け、運輸支局監査課窓口にてお返しした車検証、ナンバープレート、再封印申請書と共に自動車検査登録事務所に持って行って下さい。
- ③ 運輸支局で再封印を受ける時と同様、登録部門に車検証、再封印申請書（監査担当の経由印を押ししたもの）を提示し受付後、ナンバープレートを該当車両に取り付け、再封印を受けて下さい。

4. 事業改善報告書の提出（確認監査）

・ 行政処分開始日から2ヶ月後以降の運輸支局指定の日に事業改善報告書を持参の上で確認監査を実施します。提出部数は、正、副、控の3部となります。なるべく、提出期限前に監査担当にて提出書類の内容確認をしてください。なお、確認監査実施日及び確認書類は事前に連絡いたします。

運輸局から行政処分通知書が届きましたら、新ためて電話連絡いたします。

ご不明な点については、運輸支局監査担当（ ）までお尋ねください。

表Ⅱ-1-(3)-⑥ 地方運輸局等における行政処分の公表状況

区分	公表内容	公表の時期及び方法	ホームページ掲載期間
公表基準の主な内容	① 行政処分等の年月日 ② 事業者の氏名又は名称 ③ 事業者及び当該行政処分等に係る営業所の所在地 ④ 行政処分等の内容 ⑤ 主な違反事項 ⑥ 監査実施の端緒及び違反行為の概要 ⑦ 当該処分により当該営業所に付された違反点数及び当該事業者の累積点数	各運輸局等は、自局ホームページに、その都度又は1か月分を取りまとめて掲載	掲載月から3年間実施
北海道	行政処分のサイトに掲載されている違反行為の概要欄には主な例のみ掲載し、その他は件数を掲載	行政処分のサイト上で1か月分を取りまとめて掲載	掲載月から3年間掲載
東北	同上	同上	同上
関東	同上	同上	同上
中部	同上（一部事例については報道発表のサイトにおいて処分に係る違反行為全体の概要を掲載）	行政処分のサイト上で1か月分を取りまとめて掲載（一部事例については報道発表のサイトに掲載）	同上
近畿	行政処分のサイトに掲載されている違反行為の概要欄には「〇年〇月〇日に巡回監査を実施したところ、上記に関する違反が認められたもの」と記述し、主な違反行為の概要を掲載していない（一部の事例については報道発表のサイトにおいて処分に係る違反行為全体の概要を掲載）	同上	同上
中国	報道発表のサイトに掲載されている事案では違反行為全体の概要を掲載（行政処分のサイト上では未記載。自動車交通局ホームページにリンクし、参照する形式）	報道発表のサイト上でその都度掲載	報道発表のサイトで過去6か月分のみ掲載
四国	違反行為の概要には主な例のみ掲載し、その他は件数を掲載	行政処分のサイト上で1か月分を取りまとめて掲載	掲載月から3年間掲載
九州	同上	同上	同上
沖縄	同上	同上	同上

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 「公表内容」欄は、平成21年1月から12月までの間の処分事案に係る各地方運輸局等のホームページへの掲載内容を調査した結果である。
 3 「公表の時期及び方法」欄は、平成21年の処分事案に係る実施状況（平成22年2月現在）である。ただし、中国運輸局はサイト上に掲載されている平成21年8月から12月までの報道案件について調査した結果である。
 4 本表中、網掛けの部分は、公表基準に反する事例である。

勸告	説明図表番号
<p>(4) 運輸安全マネジメントの推進</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 経緯</p> <p>平成 17 年に、JR 西日本の福知山線における脱線事故、近鉄バス転覆事故、九州商船フェリーの防波堤衝突事故、JAL 客室乗務員の非常口扉の操作忘れ等の輸送事業における事故・トラブル等が相次いで発生し、これらの多くに共通する原因として、いわゆるヒューマンエラーとの関連が指摘された。</p> <p>このため、国土交通省は、平成 17 年 6 月に「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を設置した。同検討委員会においては、ヒューマンエラーを要因とした公共交通機関の事故やトラブルについて、その発生のメカニズムを検証するとともに、「ヒューマンエラーは発生するもの」との認識の下に、企業風土や組織の在り方、個人の教育、健康管理、事故防止技術などに関して、総合的な対策の検討が行われた。</p> <p>その結果、平成 17 年 8 月に、当該検討委員会により、①事業者による PDCA サイクルの考えを取り入れた安全マネジメント態勢の構築が必要、②国が事業者における「安全マネジメント」を含む安全管理体制の確認を行う「安全マネジメント評価」を実施することが必要との 2 つの大きな方向性が取りまとめられた。</p> <p>これを受け、平成 18 年 3 月に、運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平成 18 年法律第 19 号）が制定され、これにより、同年 10 月から運輸安全マネジメント制度¹が導入された。</p> <p>イ 事業者の責務</p> <p>(ア) 輸送の安全に関する措置</p> <p>貸切バス事業者は、運輸安全マネジメントの導入により、「輸送の安全が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全の向上に努めなければならない」（道路運送法第 22 条）とされ、その保有する車両規模に応じて、次のとおり、道路運送法に基づく輸送の安全に関する措置が義務付けられている。</p> <p>① 事業用自動車の保有車両数が 200 両以上の大規模事業者</p> <p>i) 安全管理規程²の作成、作成又は変更したときの国土交通大臣への届出（同法第 22 条の 2 第 1 項）</p> <p>ii) 安全統括管理者の選任、選任又は解任したときの国土交通大臣への届出（同法第 22 条の 2 第 4 項及び第 5 項）</p> <p>② すべての貸切バス事業者</p> <p>輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置</p>	<p>表Ⅱ - 1 - (4) - ① 運輸安全マネジメントに関する規定</p>

その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報の公表（同法第 29 条の 3）

(イ) 輸送の安全にかかわる情報の公表

貸切バス事業者が道路運送法第 29 条の 3 により公表しなければならない情報は、具体的には運輸規則第 47 条の 7 により、輸送の安全に関する基本的な方針等の情報及び処分を受けた場合の内容等に関する情報とされ、これらをインターネット等により公表することとされている。

a 輸送の安全に関する基本的な方針等の情報

貸切バス事業者は、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全に係る、目標及びその達成状況、事故に関する統計のほか、事業用自動車の保有車両数に応じて、組織体制及び指揮命令系統等の情報について、毎事業年度の経過後 100 日以内に、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

b 処分を受けた場合の内容等に関する情報

平成 19 年 4 月 1 日以降に、道路運送法第 27 条第 2 項に基づく輸送の安全等確保命令、同法第 31 条に基づく事業改善命令又は同法第 40 条に基づく行政処分（輸送の安全に係るものに限る。）を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により 3 年間公表しなければならない。

さらに、これらの公表の内容及び方法は、「自動車運送事業者における運輸安全マネジメント等の実施について」³において具体的に定められており、公表手段として、自社ホームページへの掲載、報道機関へのプレス発表、自社広報誌等への掲載、営業所等利用者が出入りする自社施設における掲示、事業用車両内における掲示が例示されている。

【調査結果】

ア 国土交通省における運輸安全マネジメント制度の周知状況

国土交通省は、貸切バス事業を含む運輸事業者を対象とした説明会等において、運輸安全マネジメント制度の周知を行っており、平成 19 年 4 月から 20 年 1 月までの間に、①地方運輸局・運輸支局等による説明会、②事業者団体主催会議、③独立行政法人自動車事故対策機構（以下単に「自動車事故対策機構」という。）主催の運輸安全マネジメント講習、④自動車事故対策機構主催の運行管理者講習等において周知している。

その実績は、貸切バス、乗合バス、ハイヤー・タクシー及びトラックの

表Ⅱ-1-(4)-①
運輸安全マネジメントに関する規定
(再掲)

表Ⅱ-1-(4)-②

<p>運輸事業者を合わせて、上記①が開催回数 52 回で 1,731 人、同じく②及び③が各 134 回、48 回で計 1 万 5,581 人、④が 554 回で 5 万 3,506 人となっている。</p> <p>これら説明会等のうち、開催回数及び受講者数が最も多い運行管理者講習について、使用されているテキスト（自動車事故対策機構作成。平成 21 年度版）をみると、主として運行管理に従事する初任者を対象とする基礎講習用のものには運輸安全マネジメントの概要として、①法律改正に至る経緯、②自動車運送事業の安全マネジメントの導入の必要性及びその内容、並びに③運輸安全マネジメントにおいて取り組むべき内容が記載されている。</p> <p>さらに、国土交通省では、地方運輸局等において監査を実施した際にも運輸安全マネジメント制度のパンフレットを配布するなどにより周知を図るとしている。</p> <p>以上のとおり、国土交通省では制度の周知に努めているとしているが、後述イのとおり、輸送の安全に関する基本的な情報及び行政処分の内容等を制度の不知を理由に公表していない例がみられる。</p>	<p>運輸安全マネジメント制度に関する周知実績</p>
<p>イ 運輸安全マネジメントの遵守状況</p> <p>今回、当省が、9 地方運輸局等管内における貸切バス事業者 84 事業者（うち、保有車両 200 両以上のものは 2 事業者）について、輸送の安全にかかわる情報の公表状況を調査したところ、次のとおり、①輸送の安全に関する基本的な方針等、②処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容が未公表となっており、運輸安全マネジメントが必ずしも機能していない状況がみられた。</p> <p>① 輸送の安全に関する基本的な方針等の公表状況</p> <p>84 事業者のうち、保有車両数 200 両以上の 2 事業者を含む 21 事業者（25.0%）は輸送の安全に関する基本的な方針等を公表しているが、63 事業者（75.0%）は、後述のとおり、公表の範囲・方法等について具体的に承知していなかったなどとして公表していない。</p> <p>② 行政処分に係る内容等の公表状況</p> <p>84 事業者のうち、平成 19 年 4 月 1 日以降に行政処分を受けた 15 事業者について、当該処分の内容等の公表の状況を調査したところ、15 事業者すべてが、後述のとおり、公表する義務があることを承知していなかったなどとして公表していない。</p> <p>この中には、事故を契機に行われた監査の結果、無車検走行、点呼の実施義務違反等 13 項目の違反事項により、輸送施設停止 540 日の行政処分を受けているにもかかわらず、運輸安全マネジメント制度を承知していないとして行政処分の内容等を公表していない例がみられる。</p>	<p>表Ⅱ-1-(4)-③ 輸送の安全に関する基本的な方針等の公表状況</p> <p>表Ⅱ-1-(4)-④ 行政処分を受けた場合における処分の内容、処分に基づき講じた措置等の公表状況</p> <p>事例Ⅱ-1-(4) 行政処分等にかかる内容等を公表していない例</p>

<p>上記①及び②の輸送の安全にかかわる情報をいずれか一方でも公表していなかった貸切バス事業者 67 事業者のうち、未公表理由が判明した 65 事業者についてその理由をみると、公表の範囲・方法等の不知が 40.0% (26 事業者)、運輸安全マネジメント制度の存在自体の不知が 12.3% (8 事業者)、大規模な事業者のみを対象としているものと誤認が 10.8% (7 事業者) と 6 割以上の事業者が運輸安全マネジメント制度を十分に理解していないことを挙げている。</p> <p>また、行政処分の内容等が未公表となっていることについては、地方運輸局等において、処分時の周知が十分ではないことや処分後の改善措置状況を把握する中で公表状況の確認が不十分であることもその原因となっている。</p> <p>【所見】</p> <p>したがって、国土交通省は、運輸安全マネジメントの推進を図る観点から、次の措置を講ずる必要がある。</p> <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。</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。</p>	<p>表Ⅱ-1-(4)-⑤ 貸切バス事業者が輸送の安全にかかわる情報を公表していない理由</p>
---	--

- ¹ 輸送の安全の確保が最も重要であるという意識を経営トップから現場の運転者まで浸透させ、輸送の安全に関する計画の作成、実行、チェック及び改善のサイクル（PDCAサイクル）を活用して、事業者全体の安全の確保・向上を継続的に行う仕組みをいう。
- ² 安全管理規程は、輸送の安全を確保するための、①事業の運営の方針に関する事項、②事業の実施及びその管理の体制に関する事項、③事業の実施及びその管理の方法に関する事項等で構成される（道路運送法第 22 条の 2 第 2 項）。
- ³ 平成 18 年 9 月 27 日付け国自総第 321 号、国自旅第 180 号、国自貨第 84 号大臣官房運輸安全管理官、自動車交通局安全政策課長、自動車交通局旅客課長、自動車交通局貨物課長通達（平成 21 年 10 月 16 日付けで廃止、同日付けで新規通達発出）

表Ⅱ－１－(4)－① 運輸安全マネジメントに関する規定

○ 道路運送法（抜粋）

（輸送の安全性の向上）

第 22 条 一般旅客自動車運送事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない。

（安全管理規定等）

第 22 条の 2 一般旅客自動車運送事業者（その事業の規模が国土交通省令で定める規模未満であるものを除く。以下この条において同じ。）は、安全管理規程を定め、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2・3（略）

4 一般旅客自動車運送事業者は、安全統括管理者を選任しなければならない。

5 一般旅客自動車運送事業者は、安全統括管理者を選任し、又は解任したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

（一般旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）

第 29 条の 3 一般旅客自動車運送事業者は、国土交通省令で定めるところにより、輸送の安全を確保するために講じた措置及び講じようとする措置その他の国土交通省令で定める輸送の安全にかかわる情報を公表しなければならない。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（旅客自動車運送事業者による輸送の安全にかかわる情報の公表）

第 47 条の 7 旅客自動車運送事業者は、毎事業年度の経過後 100 日以内に、輸送の安全に関する基本的な方針その他の輸送の安全に係る情報であつて国土交通大臣が告示で定める事項について、インターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

2 旅客自動車運送事業者は、法第 27 条第 2 項（法第 43 条第 5 項において準用する場合を含む。）、法第 31 条又は第 40 条（法第 43 条第 5 項において準用する場合を含む。）の規定による処分（輸送の安全に係るものに限る。）を受けたときは、遅滞なく、当該処分の内容並びに当該処分に基づき講じた措置及び講じようとする措置の内容をインターネットの利用その他の適切な方法により公表しなければならない。

表Ⅱ－１－(4)－② 運輸安全マネジメント制度に関する周知実績

(単位：回、人)

区分	実施回数	参加人数
地方運輸局・運輸支局等による説明会	52	1,731
事業者団体主催会議	134	15,581
事故対策機構主催の運輸安全マネジメント講習	48	
事故対策機構主催の運行管理者講習	554	53,506
合計	788	70,818

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 平成19年4月から20年1月までの説明会等における実績である。
 3 参加人数には乗合バス、タクシー及びトラック事業の関係者が含まれている。

表Ⅱ－１－(4)－③ 輸送の安全に関する基本的な方針等の公表状況

(単位：事業者、%)

運輸局等	調査した事業者数		
		輸送の安全に関する基本的な方針等を公表しているもの	輸送の安全に関する基本的な方針等を公表していないもの
北海道	10	0	10
東北	11	1	10
関東	3	2	1
中部	10	1	9
近畿	10	7	3
中国	10	2	8
四国	10	4	6
九州	10	2	8
沖縄	10	0	10
合計	84(100)	21 (25.0)	63 (75.0)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(4)－④ 行政処分を受けた場合における処分の内容、処分に基づき講じた措置等の公表状況
(単位：事業者、%)

運輸局等	平成19年4月1日以 降に行政処分を受け た事業者		
	行政処分の内容、当該処 分に基づき措置及び講 じようとする措置を公 表しているもの	行政処分の内容、当該処 分に基づき措置及び講 じようとする措置を公表し ていないもの	
北海道	2 (13.3)	0	2 (13.3)
東北	3 (20.0)	0	3 (20.0)
関東	1 (6.7)	0	1 (6.7)
中部	2 (13.3)	0	2 (13.3)
近畿	1 (6.7)	0	1 (6.7)
中国	2 (13.3)	0	2 (13.3)
四国	3 (20.0)	0	3 (20.0)
九州	1 (6.7)	0	1 (6.7)
合計	15 (100)	0	15 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 調査時点は各運輸局を調査した時点(平成20年8月から11月にかけて)である。
3 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－１－(4) 行政処分等にかかる内容等を公表していない例

区分	事故・行政処分の内容	未公表理由
北海道	Bz ・平成19年8月4日事故(転落) ・平成19年8月7日監査 ・平成19年12月18日行政処分(無車検走行、 点呼の実施義務違反等13項目違反により、輸 送施設停止540日車)	制度自体を承知し ていない
	Ej ・平成19年7月22日事故(重傷3人、軽傷1 人) ・平成19年10月25日監査 ・平成20年1月16日行政処分(区域外運送等 8項目違反により、輸送施設停止195日車)	どのような内容を 公表してよいか承 知していない
中国	Ba ・平成20年5月3日事故(軽傷6人) ・平成20年5月8日特別監査 ・平成20年8月5日行政処分(運転者に対し 適切な指導及び監督が行われていなかったとい う違反ほか2件により、輸送施設停止30日車)	大規模な事業者の みを対象としてい るものと誤認

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(4)－⑤ 貸切バス事業者が輸送の安全にかかわる情報を公表していない理由
(単位：事業者、%)

区分	事業者数	主な未公表理由
公表の範囲・方法等についての不知	26 (40.0)	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送の安全に係る情報を作成していたが、公表義務のあることを承知していなかったため。 ・基本的な方針等の公表は実施しているが、行政処分の公表まで必要とは知らなかったため。
制度の存在自体の不知	8 (12.3)	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸安全マネジメント制度を承知していなかったため。
大規模な事業者のみを対象としているものと誤認	7 (10.8)	<ul style="list-style-type: none"> ・制度は運行管理者一般講習により承知していたが、公表義務は保有車両数200台以上の事業者のみと誤認していたため。
その他	24 (36.9)	<ul style="list-style-type: none"> ・運輸局等から具体的な指導がないこともあり、方針等の策定に至っていないため。 ・制度は承知しているが、小規模事業者でもあり、社内の方針を公表することまでは必要ないと考えているため。
合計	65 (100)	—

(注) 1 当省の調査結果による。
2 ()内は、構成比である。

勸告	説明図表番号
<p>(5) 交替運転者の配置指針の見直し</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 安全等対策検討会による報告</p> <p>前述（第1-8-(3)-⑥）のとおり、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開催された安全等対策検討会において、同年10月に貸切バスの安全運行に関する問題点と対応策として、「貸切バスに関する安全等対策検討会報告」が取りまとめられた。</p> <p>同報告では、運行時の安全の確保に関する問題点の一つとして、「交替運転者の配置基準として、時間による基準¹が定められているが、個々の運行において、交替運転者の配置が必要かどうか分かりにくく、旅行者にも説明しにくい」とされ、その対応策として「国土交通省において、乗務距離に基づく交替運転者の配置基準のあり方を検討」することとされた。</p> <p>イ 交替運転者の配置指針</p> <p>国土交通省は、上記の安全等対策検討会の報告を受け、「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」²（以下「配置指針」という。）を試行的に定めた。配置指針では、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、670kmとする³」との基準を試行的に定め、これを参考に適切な交替運転者の配置を図るよう貸切バス事業者及び旅行者に周知している。</p> <p>（配置指針の見直し）</p> <p>国土交通省は、この配置指針について、「処分等に繋がる拘束力を持つものではなく、今後、関係者から運行実態等に係る報告、本指針に対する意見等を求めたうえ、本指針の施行から1年後を目途に効果及び問題点等について検討を行うこととする。」としているが、平成22年8月現在、見直しは行われていない。</p> <p>【調査結果】</p> <p>今回、当省が、配置指針における乗務距離の上限値や貸切バス事業者が独自に定めた配置基準の設定状況を調査した結果、以下のとおり、国土交通省の乗務距離の上限値が、貸切バス事業者が実際に設定している配置基準や運転者が安全運行上望ましいとする乗務距離とかい離している状況がみられ、また、同省の乗務距離の上限値以下であれば交替運転者を配置する必要がないと誤解する契約先が存在する例などがみられた。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-① 貸切バスに関する安全等対策検討会報告及び交替運転者の配置指針</p>

ア 国土交通省における乗務距離の上限値の算定方法

国土交通省が定めた乗務距離の上限値の算定に当たっては、全国 92 の貸切バス事業者から 2,387 の運行データの提供を受け、このうち、高速道路の走行を伴い、かつ、一人乗務の 1,250 運行から、①走行距離が 341 km 未満のもの、②高速道路走行の平均速度が時速 100 km を超えるもの、③一般道路（高速道路以外の道路をいう。以下同じ。）走行の平均速度が時速 60 km を超えるもの及び④乗務時間が 15 時間を超えるものを除外した 64 事業者の 445 運行が対象となっている。同省は、これらの運転時間及び走行距離の回帰分析を行い、高速道路を利用して、2 日を平均した 1 日当たりの運転時間の上限である 9 時間で移動する距離の上限値を 670 km と定めた。

しかしながら、この乗務距離は、抽出した貸切バス事業者の運行実態を基に算出したものであり、運転者の健康面や生理学的な面での検討を行った上で算出したものではなく、また、この算出に当たって、労働協約等労使間の取決め、運転者や有識者の意見等は斟酌されていない。

イ 貸切バス事業者が設定している交替運転者の配置基準

(ア) 配置基準の設定状況

今回、当省が、9 地方運輸局等管内において調査した 84 貸切バス事業者について、交替運転者の配置基準の設定状況をみると、設定しているものが 39 事業者 (46.4%)、設定していないものが 45 事業者 (53.6%) であった。

設定している 39 事業者の内訳は、①乗務距離のみによる基準を定めるものが 21 事業者、②夜間の運行のみ基準を定めるものが 9 事業者、③乗務距離による基準と夜間の運行の基準を定めこれらを併用するものが 6 事業者、④特定の経路の運行のみ基準を定めるものが 3 事業者となっている。

(イ) 配置基準の種別及び内容

a 乗務距離に基づく基準

乗務距離を交替運転者の配置基準（夜間運行の基準との併用を含む。）としている上記①及び③の計 27 事業者について、その内容をみると、配置指針の上限を上回る 700 km としているものが 1 事業者 (3.7%)、国土交通省が配置指針を定めた後に同配置指針の上限値を採用し、670 km としたものが 2 事業者 (7.4%) となっている。

しかし、残りの 24 事業者 (88.9%) は、労働組合（運転者）から乗務距離による運転者の疲労度などについて意見を聞くなどにより、配置指針の上限値を下回る乗務距離を配置基準として設定している。この内訳は 650 km のものが 5 事業者、600 km のものが 8 事業者、500

表 II-1-(5)-②
事業者における交替運転者の配置基準の設定状況

表 II-1-(5)-③
事業者が設定している配置基準の距離別事業者数

事例 II-1-(5)-①
貸切バス事業者における乗務距離の設定根拠の例

<p>kmから 580 kmまでのものが 8 事業者、400 kmから 450 kmまでのものが 3 事業者となっている。</p> <p>なお、北海道運輸局では、「貸切バスの事故防止に関する連絡会議」（北海道運輸局長、北海道労働基準局監督課長、北海道警察本部交通部長等により構成）が平成 9 年 9 月 26 日に「貸切バスの事故防止対策」の基準を策定しており、管内の事業者の中には、これを根拠にして、一般道路で 350 km、高速道路で 420 kmと、配置指針の上限値を下回る乗務距離を設定しているものが 1 事業者みられる。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-④ 貸切バスの事故防止対策における基準</p>
<p>b 夜間の運行に基づく基準</p> <p>国土交通省の配置指針では、夜間の運行に係る基準が設定されていない。しかし、夜間の運行については、日中に比べ睡魔に襲われやすく、危険を伴うことから、配置基準を設けている 39 事業者中 15 事業者が、夜間の運行に係る交替運転者の配置基準を設けており、そのうちの 1 事業者は、午前 0 時から午前 5 時までの具体的な時間帯を設定し、この間に運行する場合の配置基準としている。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-⑤ 夜間の運行に係る配置基準の内容</p>
<p>ウ 交替運転者の配置基準に関する関係者の意見</p> <p>(ア) 貸切バス事業者の意見</p> <p>当省が調査した 84 貸切バス事業者のうち 2 事業者は、①運転者の疲労を考えれば、実際の運行に当たって 670 kmの基準は長すぎる、②契約先が 670 kmまでは交替運転者を配置する必要がないと認識するため非常に困っている、③距離による算定だけではなく、運転する時間帯についても考慮すべきとの意見を述べている。</p>	<p>事例Ⅱ-1-(5)-② 貸切バス事業者の意見内容</p>
<p>(イ) 貸切バス運転者の意見</p> <p>当省が実施した運転者アンケート調査の結果によると、運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離の平均値としては、①高速道路と一般道路で運行する場合で、昼間が 531.0 km、夜間が 438.9 km、②高速道路で運行する場合で、昼間が 477.4 km、夜間が 391.5 km、③一般道路で運行する場合で、昼間が 282.2 km、夜間が 235.4 kmといずれも配置指針の上限値である 670 kmを大きく下回っている。</p> <p>また、当省の運転者アンケート調査の結果においては、運転中の睡魔や居眠りの経験があると回答した運転者は 136 人中 122 人（89.7%）、運転中のヒヤリ・ハットの体験があると回答した運転者は同じく 130 人（95.6%）と大多数が危険な運転を経験しており、運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況として、①長距離移動時を挙げたものは 134 人中 104 人（77.6%）と最も多く、以下、②休日を入れない連続勤務時が 93 人（69.4%）、③夜間勤務時が 91 人（67.9%）となっている。</p>	<p>表Ⅱ-1-(5)-⑥ 運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離</p>

【所見】

したがって、国土交通省は、貸切バスの安全運行に資する観点から、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。

- ¹ 「改善基準告示」で定められた条件（運転時間が2日を平均して1日9時間を超えないこと）を超えて引き続きバスを運行する場合に交替運転者を配置するもの
- ² 平成20年6月27日付け国自安第39号、国自旅第133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
- ³ 乗務距離の算出に際しては、高速道路における乗務距離に、一般道路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とされている。

表Ⅱ－１－(5)－① 貸切バスに関する安全等対策検討会報告及び交替運転者の配置指針

○ 貸切バスに関する安全等対策検討会報告（抜粋）

1. 運行時の安全の確保について

(1) 交替運転者の配置基準

《問題点》

- ・ 法令上は、「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」場合に交替運転者の配置が必要とされているが、拘束時間や運転時間の時間による基準は存在するものの、乗務距離を基準としたものは存在しない。乗務距離に応じた配置基準を社内基準として定めている事業者が多いが、その内容は各社により 400km～800km とまちまち。
- ・ 運転時間等に係る改善基準告示が一つの目安となるが、時間による基準では、個々の運行が、交替運転者の配置が必要なケースに該当するかが不明確で、旅行業者に対しても説明しにくい。
- ・ 交替運転者の休息するための座席まで販売され、ガイド席で休息せざるを得ないケースもあるとの指摘。

《対応》

- ・ 国土交通省において、乗務距離に基づく交替運転者の配置基準のあり方を検討【年内】
- ・ 国土交通省において、運行中における交替運転者の休息のための座席の確保について徹底【速やかに】

○ 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、国自安第 39 号、国自旅第 133 号、国土交通省自動車交通局安全政策課長、国土交通省自動車交通局旅客課長通知）（抜粋）

2. 乗務距離による交替運転者の配置の指針

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－１－(5)－② 事業者における交替運転者の配置基準の設定状況

(単位：事業者、%)

区分		事業者数
基準あり	乗務距離のみ	21
	夜間の運行のみ	9
	乗務距離と夜間の運行の併用	6
	経路の運行のみ	3
基準なし		45 (53.6)
合計		84 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 本表の「基準あり」欄には、明文化されていないものを含む。
 3 基準なしの45事業者では、交替運転者を配置しなければならないような長距離の運行は行わないなどと説明している。
 4 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－１－(5)－③ 事業者が設定している配置基準の距離別事業者数

(単位：事業者、%)

区分		事業者数
配置指針の上限値を上回るもの	700 km	1 (3.7)
配置指針の上限値と同じもの	670 km	2 (7.4)
配置指針の上限値を下回るもの		24 (88.9)
	650 km	5
	600 km	8
	500 km～580 km	8
	400 km～450 km	3
合計		27 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 配置指針の上限値を下回る24事業者のうち、23事業者は、実際の乗務距離で設定している。
 3 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－１－(5)－① 貸切バス事業者における乗務距離の設定根拠の例

事業者	設定根拠
Bc	労使協定により、一日の走行距離が 580 km を超えるおそれのある乗務及び夜間走行時について交替運転者を配置
Cz	交替運転者の配置基準として、単独乗務の範囲として 650 km を上限とすること（ただし、拘束時間が 16 時間を超える場合はこの限りではない。）を労使合意している。なお、労働組合と交渉の結果、3、4 年前から、600 km を単独業務の上限としてきたが、現在は運転者の減少等から暫定措置として 650 km としている。
Dg	労働組合との話し合いの結果を踏まえ、労働協約により交替運転者 1 人を含めた運転者 2 人体制で乗務する距離数を 580 km と規定

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(5)－④ 貸切バスの事故防止対策における基準

<p>○ 「貸切バスの事故防止対策」における基準（抜粋）</p> <p style="text-align: right;">平成 9 年 9 月 26 日 貸切バスの事故防止に関する連絡会議</p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>2 運行速度及び走行距離について 運行計画の策定に当たっては、</p> <p>(ア) 法定速度の範囲内において、一般道路における表定速度（注）を 45 km とする。</p> <p>(イ) 労働大臣告示基準を遵守し、一日の乗務距離は 350 km を、2 日を通じて 700 km（その一日は 400 km）を超えないものとする。ただし、高速道路距離の 20% を加算することができる。</p> <p style="text-align: center;">(略)</p> <p>(注) 表定速度とは、ある区間における道路、交通、運行（走行、停車等）について環境や条件のもとで要した運行時間でその区間の距離を除いた値（見掛けの速度）とする。 なお、冬期間の表示速度は、現在検討中である。</p>
--

(注) 国土交通省の資料に基づき作成した。

表Ⅱ－１－(5)－⑤ 夜間の運行に係る配置基準の内容

(単位：事業者)

区分	事業者数
午前0時から5時までの間を配置基準を適用する時間帯として 具体的に設定しているもの	1
具体の時間までは設定していないもの	14
合計	15

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－１－(5)－② 貸切バス事業者の意見内容

事業者	意見内容
Bp	交替運転者の配置指針については、運転者の疲労を考えれば670 kmは長すぎる。また、契約先が670 kmまでは交替運転者を配置する必要がないと認識するため非常に困っている。
Aj	東京から大阪間の運行を行う場合は、常に交替運転者を配置している。特に深夜運行の場合は、おおむね2時間ごとに交替させており、午前1時から3時まで運行する場合は必ず交替させている。国土交通省の配置指針では、乗務距離による基準しか示していないが、距離による算定だけでなく、運転する時間帯についても考慮するべきである。

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－１－(5)－⑥ 運転者が安全運行のために限度と考える乗務距離

(単位：事業者)

区分	乗務距離	高速・一般道路	高速道路	一般道路
昼間	700 km超	3	1	10
	600 km超 700 km以内	3	9	
	500 km超 600 km以内	12	13	
	400 km超 500 km以内	13	20	
	300 km超 400 km以内	5	11	9
	200 km超 300 km以内	2	5	16
	100 km超 200 km以内	2	7	14
	100 km以内			9
	平均	531.0km	477.4km	282.2km
夜間	700 km超	2	1	3
	600 km超 700 km以内	1	1	
	500 km超 600 km以内	5	7	
	400 km超 500 km以内	8	14	
	300 km超 400 km以内	9	14	6
	200 km超 300 km以内	6	14	17
	100 km超 200 km以内	4	10	17
	100 km以内			11
	平均	438.9km	391.5km	235.4km

(注) 当省の運転者アンケート調査の結果に基づき作成した。

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・経由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、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に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本格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。

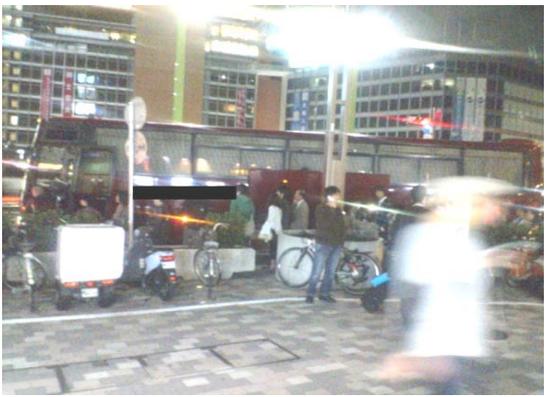
事例Ⅱ－１－(6)－① 新宿駅西口周辺におけるツアーバスによる区域外運送等の例

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
		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。			

- (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。

2 収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証

勸 告	説明図表番号
<p>(1) 収受運賃の実態把握の実施</p> <p>【制度の概要】</p> <p>ア 運賃・料金制度の変遷状況</p> <p>(ア) 認可制から届出制への移行</p> <p>貸切バスの運賃及び料金については、平成 12 年 2 月の道路運送法の改正による需給調整規制の廃止前までは、認可運賃・料金(以下「認可運賃」という。)制度が採られており、需給調整規制の廃止後は届出運賃制度が採られている。</p> <p>a 認可運賃制度</p> <p>認可運賃制度では、自動車運送事業が一般公衆を対象とする営業であること、これらの事業が規制されない場合には激しい運賃競争に陥るおそれのあることなどの理由により、道路運送法に基づき、乗合バス、貸切バス及びタクシーの運賃は各事業者が決定し、運輸大臣（現国土交通大臣）がこれを認可する仕組みであった。</p> <p>貸切バスの認可運賃には、時間制運賃、^{キロ} 軒制運賃及び行先別運賃の 3 区分があり、貸切バス事業者を管轄する地方運輸局長等が、管内の貸切バス事業者の原価計算資料に基づいて算出した運賃を基準額として設定し、その上下 15% の範囲内で認可することとされていた。</p> <p>b 認可運賃制度から届出運賃制度への変更</p> <p>しかしながら、貸切バスの運賃及び料金の設定は、貸切バス事業者の自主性が発揮されることが望ましく、地域ごとの原価に基づく認可制よりも、個別の届出により設定できる方が適当であるとする運輸政策審議会答申により、平成 12 年 2 月の道路運送法の改正による需給調整規制の廃止に伴い、認可運賃制度から届出運賃制度に変更された。</p> <p>(イ) 届出運賃制度の概要</p> <p>認可運賃制度では、運賃は原価計算資料に基づき算出された基準額の上下 15% の範囲内、料金は基準額どおりの金額でなければ認可されなかった。しかし、届出運賃制度では、道路運送法第 9 条の 2 第 1 項により、貸切バス事業者が事業者の経営形態に合わせた運賃及び料金をあらかじめ国土交通大臣に届け出ることにより、これを自由に設定し、変更することができることとなった。</p> <p>一方で、国土交通大臣は、貸切バス事業者の届出運賃が公正競争の確保及び利用者の保護の観点から不当なものである場合には、道路運送法第 9 条の 2 第 2 項により、これを変更することを命ずることができる。</p>	

イ 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。

ウ 公示運賃の概要

地方運輸局長等は、貸切バス事業者が届け出る運賃及び料金について、変更命令の審査を必要としない額の範囲を公示している。

公示運賃は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」¹（以下「公示運賃処理要領」という。）の別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」（以下「公示運賃設定要領」という。）により、地方運輸局長等が当該地域内の経済状況及び事業者の経営状況を勘案して設定する範囲とされている。

その範囲は、「変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲について」²（以下「変更命令審査通達」という。）により、需給調整規制が廃止された日（平成12年2月1日）前の認可運賃の基準額を基に、運賃については上限15%と下限25%、料金については上限0%と下限10%の範囲内とされており、認可運賃と比較するとそれぞれ下限が10%拡大されている。

さらに、公示運賃の適用方法については、公示運賃処理要領の別紙2の「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」により、標準的な運賃として、時間制運賃、キロ制運賃、行先別運賃及び時間・キロ選択制運賃³の4区分が示されており、認可運賃に比べて時間・キロ選択制運賃が新たに加えられている。

貸切バス事業者が、公示運賃の範囲内の額で、上記いずれかの標準適用方法により運賃及び料金を届け出た場合は、地方運輸局長等の審査は行われず、当該事業者は届出運賃により運送を行うことができる。

エ 届出運賃の收受状況の把握、監査等の必要性

貸切バス事業者の届出運賃の收受状況については、監査方針の細部取扱いにおいて、地方運輸局等が巡回監査等を行う際の監査対象に応じて必要な項目から選択して監査を実施する項目の一つとされている。

届出運賃の收受について、国土交通省は、貸切バス事業者間において過

表Ⅱ-2-(1)-①
公示運賃処理要領

表Ⅱ-2-(1)-②
公示運賃設定要領

表Ⅱ-2-(1)-③
変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲

表Ⅱ-2-(1)-④
一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法の概要

度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件の悪化や安全運行のために必要な経費の削減が生じやすいことから、貸切バスの安全運行のためには届出運賃の適正収受が必要であり、巡回監査を通して届出運賃に対する収受状況を把握し、適正に収受されていない場合には指導、助言を行っていくとしている。

【調査結果】

ア 届出運賃の設定状況

当省が調査した9地方運輸局等管内における貸切バス事業者の届出運賃の設定状況をみると、ほとんどが公示運賃の範囲内で届け出られており、それ以外のものは、直近では、平成18年度の関東運輸局管内の1件と北海道運輸局管内の1件のみとなっている。

関東運輸局管内のものは、ロケバス事業のみを行っているバス事業者からのものであり、北海道運輸局管内のものは、回送料金を無料とする範囲を拡大したものである。

ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃の範囲で届出運賃を定めている理由について、当省が調査した貸切バス事業者は、原価計算が必要となる公示運賃以外の運賃設定は困難であるため、地方運輸局等において審査や変更命令を受けることのない金額を届け出たとしている。

また、国土交通省は、平成12年の需給調整規制の廃止以降は、貸切バス事業の経営実績がない小規模な新規事業者の参入が多く、これらの事業者が原価計算により公示運賃以外の運賃を設定することは困難であることを理由に挙げている。

イ 届出運賃の収受状況

今回、当省が、84貸切バス事業者について、運送契約書等から届出運賃の収受状況を調査した結果、収受額が届出運賃よりも低い状況がみられ、中にはこれにより、経営が圧迫され、ひいては安全運行に支障を来すおそれのある例がみられた。

また、事業者アンケート調査の結果においても、同様の状況がみられた。

(ア) 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況

a 届出運賃の収受率

今回、当省が調査した84貸切バス事業者のうち運送契約の内容が確認できた76事業者から、平成20年5月の運送契約を中心に1事業者当たり1件ないし15件を抽出し、計369件について、運送契約書等から届出運賃に対する収受額の割合を調査したところ、収受額が届出運賃の下限額を下回っているものが313件(84.8%)あり、収受率が50%を下回っているものが133件(36.0%)みられた。

届出運賃の下限額に対する実際の収受額の割合をみると、50%以上

表Ⅱ-2-(1)-⑤
9地方運輸局等における公示運賃の設定状況及び貸切バス事業者における届出運賃の設定状況

表Ⅱ-2-(1)-⑥
公示内容によらない届出の例

事例Ⅱ-2-(1)-①
貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)

表Ⅱ-2-(1)-⑦

<p>60%未満が 72 件 (19.5%) で最も多くなっており、次いで 40%以上 50%未満が 68 件 (18.4%) となっている。</p> <p>これらの届出運賃を下回る金額による運送は、道路運送法が定める届出運賃の適正収受に違反するものである。</p> <p>また、上記の 369 件の運送契約の中には、収受額が届出運賃の上限額を上回るものが 12 件 (3.3%) あるが、これらについても届出運賃の適正収受に違反する運送である。</p> <p>b 届出運賃の収受率が低い運送契約</p> <p>届出運賃の収受率が低いものの中には、20%程度のものもみられ、この中には、後述(ウ)-bのとおり、1日の拘束時間が16時間を超え、改善基準告示違反となっている例がみられる。</p> <p>なお、旅行者が契約金額から手数料を徴収しているものがあり、手数料徴収後の運賃をみると、届出運賃の収受率が20%を下回るものがある(手数料については、後述ウ-(ウ)参照)。</p> <p>c 事業者アンケート調査結果における届出運賃の収受状況</p> <p>貸切バス事業者が届出運賃を収受できない状況は、当省の事業者アンケート調査の結果においてもみられ、2,629事業者のうち、届出運賃を収受できていないものが2,417事業者(91.9%)みられた。</p> <p>また、有効回答について契約先別(旅行者、自治体・学校関係及び個人)に届出運賃の収受状況をみると、届出運賃を収受できていない貸切バス事業者は、旅行者との取引では1,830事業者中1,783事業者(97.4%)、自治体・学校関係との取引では1,952事業者中1,826事業者(93.5%)、個人との取引では2,011事業者中1,829事業者(90.9%)などとなっている。</p> <p>このうち、実際に収受した運賃が届出運賃の50%未満のもの割合が、旅行者との取引では354事業者(19.3%)、自治体・学校関係との取引では319事業者(16.3%)、個人との取引では242事業者(12.0%)などとなっている。</p>	<p>届出運賃の収受率区分表</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-② 収受運賃が届出運賃の上限額を超えている運送契約の内容</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-③ 届出運賃の収受率が20%程度となっている例</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑧ 届出運賃の収受状況</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑨ 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況</p>
<p>(イ) 届出運賃を収受できていない理由</p> <p>a 実地調査結果における届出運賃を収受できていない理由</p> <p>当省の調査において、届出運賃を収受できていないと回答した76事業者について、その理由をみると、①規制緩和による貸切バス市場の供給過剰状態により、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、②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</p>	<p>事例Ⅱ-2-(1)-⑩ 貸切バス事業者が届出運賃を収受できていない理由</p>

る。

また、届出運賃を収受できていない事業者の中には、届出運賃に基づく金額設定では旅行業者等と折り合いがつかず受注が困難であることなどから、届出運賃とは異なる無届の運賃表を作成し、それに基づき運送契約を行っているものが3事業者みられた。これら3事業者では、いずれも公示運賃を届出運賃に設定しているが、実際の運送契約では届出運賃を使用しておらず、主な契約先である旅行業者又は学校のクラブ等とは、実勢価格を参考に無届けで独自に作成している運賃表により、届出運賃を下回る価格で契約している。

さらに、上述①の契約先の主導による届出運賃を下回る安価な価格による契約には、後述ウ-(ア)のとおり、旅行業者が関与しているものがある。

上述の届出運賃を下回る運賃でもやむを得ず契約しているもの及び自ら低運賃で契約しているものの例は、それぞれ次のとおりである。

【届出運賃を下回る低運賃でもやむを得ず契約している例】

貸切バス事業者 Da (宮城県)

同事業者は、自社企画以外の契約は収受率 50%を下回り、低いものは 27.2%の収受率となっている。

同事業者は、届出運賃を収受できていない理由について、i) 旅行業者の依頼価格が走行距離を考慮せずに 1 日当たりの金額を定める日建てを原則としていること、ii) 安い運送価格で受注しなければ次の契約を依頼してもらえないこと、iii) 規制緩和後、運送価格相場が下落したことを挙げている。

また、同事業者は、届出運賃を収受できないことによる支障として、中古車を購入せざるを得ないが、修理費がかさみ経営を圧迫するとしている。

さらに、i) 運転者への十分な賃金及び手当の支給が困難、ii) 遠距離旅行でも交替運転者を配置することができないとしており、安全運行に支障を来すおそれがあることを挙げている。

【自ら低運賃で契約している例】

貸切バス事業者 Bg (香川県)

同事業者では、貸切バスの運賃の実勢価格が下がっていることから、届出運賃を下回る独自の運賃表（一般貸切用、遠足・送迎バス用）を作成し、これにより旅行業者等と運送契約を行っている。

独自に作成した運賃表をみると、一般貸切用では、運賃が最も高い繁忙期の日曜日でも届出運賃の 80%、最も安い閑散期の平日では届出運賃の 53%となっており、遠足・送迎バス用では、繁忙期で 92%、閑散期では 78%となっている。

事例Ⅱ-2-(1)-④
貸切バス事業者が届出運賃と異なる独自の運賃表を作成・使用している例

事例Ⅱ-2-(1)-⑤
届出運賃を収受できていない理由及びそのことによる影響等

<p>b 事業者アンケート調査の結果における届出運賃を収受できていない理由（複数回答）</p> <p>事業者アンケート調査で届出運賃を収受できていないと回答している2,417事業者について、届出運賃を収受できていない理由をみると、</p> <p>① 他の貸切バス事業者が低料金のため、自社も追随せざるを得ないとするものが1,616事業者（66.9%）、</p> <p>② 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%）、</p> <p>③ 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%）、</p> <p>④ 新規需要獲得のため、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677事業者（28.0%）となっている。</p> <p>c 事業者アンケート調査の結果における契約先からの運賃・料金の要求内容</p> <p>事業者アンケート調査の結果では、契約先から「当初から公示運賃・料金を配慮しない著しく低い運賃・料金が提示される」ことが常にある又は時々あると回答した貸切バス事業者は、合計2,002事業者（76.2%）であり、ないと回答した418事業者（15.9%）を大きく上回っている。</p> <p>また、「運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」ことが常にある又は時々あると回答した貸切バス事業者は、合計1,529事業者（58.2%）であり、ないと回答した826事業者（31.4%）を上回っている。</p> <p>さらに、「運行後に運賃・料金の一部について明確な理由もなく返還を求められる」ことが常にある又は時々あると回答した貸切バス事業者も合計228事業者（8.7%）あった。</p> <p>(ウ) 届出運賃を収受できていないことによる影響・支障等</p> <p>a 契約金額が低いことによる労務管理・運行管理に与える影響・支障</p> <p>前述(イ)-aにおいて届出運賃を収受できていないと回答した76事業者では、契約金額が低いことによる労務管理・運行管理に与える具体的影響・支障として、①運転者等の人件費の抑制を挙げているものが31事業者（40.8%）、②車両更新時期の延長を挙げているものが22事業者（28.9%）、③車両整備費の抑制を挙げているものが8事業者（10.5%）、④中古車の購入、事業分社化などによる経営努力を挙げ</p>	<p>表Ⅱ-2-(1)-⑪ 届出運賃を収受できていない理由（アンケート）</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑫ 運賃・料金について契約先から要求された内容</p> <p>表Ⅱ-2-(1)-⑬ 届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例（実地調査）</p>
---	---

ているものが9事業者(11.8%)などとなっている。

なお、社団法人日本バス協会の資料から、貸切バスの運送原価をみると、年々その割合は低下しているものの、平成19年度で45.8%と人件費の占める割合が高い。

同様に、事業者アンケート調査の結果では、届出運賃を収受できていないことによる労務管理・運行管理に与える影響・支障について、2,629事業者のうち1,634事業者(62.1%)の貸切バス事業者が、非常に影響がある又はやや影響があると回答している。

具体的には、「車両の使用年数の延長」が1,202事業者(73.6%)、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」が824事業者(50.4%)、「運転者の賃金水準の切り下げや手当の削減」が727事業者(44.5%)、「運転者の勤務時間の延長」が358事業者(21.9%)、「車両の点検・整備費用の削減」が214事業者(13.1%)となっている。

そのほか、具体的な回答として、「任意保険経費を削減し、価格競争を行っている事業者も存在する」との意見もみられた。

b 契約金額が低いことが原因とみられる改善基準告示違反の発生状況

今回、当省が調査した84貸切バス事業者のうち35事業者において、運転者の法定拘束時間が16時間を超える改善基準告示違反の数が91件みられた。

このうち、運賃の収受状況が判明している17事業者36件の運送契約に係る届出運賃の収受率をみると、22.2%ないし79.7%となっており、すべてが届出運賃の下限額を下回っている。このような届出運賃の収受率と改善基準告示違反の発生との関係についてみると、前述イ-(ア)-aのとおり、当省が調査した84事業者のうち、運送契約の内容が確認できた76事業者369運送契約全体では収受率が50%未満の運送の割合が36.0%(133件)であるのに比べ、上記36件の改善基準告示違反があった運送では75.0%(27件)となっている。このことから、届出運賃の収受率が低い運送に改善基準告示違反が多く発生している状況がみられる。

これらの貸切バス事業者は、低運賃が原因で交替運転者の人件費をねん出できないため、改善基準告示違反に至ったとしている。

ウ 旅行業者との契約の実態

(ア) 旅行業者の届出運賃を下回る運賃表による低運賃の提示

a 大手旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示

前述イ-(ア)-aのとおり、ほとんどの運送契約において、収受運賃は届出運賃を下回っており、この理由に旅行業者から届出運賃を下回る

表Ⅱ-2-(1)-⑭
運送原価に占める人件費の割合の推移(日本バス協会調べ)

表Ⅱ-2-(1)-⑮
現行の収受運賃・料金が労務管理・運行管理に与える影響・支障

表Ⅱ-2-(1)-⑯
届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例(アンケート)

表Ⅱ-2-(1)-⑰
改善基準告示違反運送の届出運賃の収受率区分表

事例Ⅱ-2-(1)-⑥
大手旅行業者が独

<p>低い価格が示されることが挙げられている。</p> <p>これについては、大手旅行業者 Tb が、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃を下回る運賃表を独自に作成し、これに基づき貸切バス事業者と契約している実態が北海道運輸局管内及び近畿運輸局管内でみられた。</p> <p>【北海道運輸局管内の例】</p> <p>大手旅行業者 Tb が設定している運賃表をみると、道内の行先別、車種別及びシーズン別に運賃設定を行っている。</p> <p>この Tb の運賃表に基づき大型車で道央、道南方面で 400 km を運行した場合、繁忙期（6/1～7/20）でも 9 万 6,600 円で、公示運賃下限額 17 万 6,400 円の 54.8%となる。また、拘束時間を 12 時間として時間制の公示運賃 11 万 7,180 円と繁忙期の運賃を比較しても、収受率は公示運賃の 82.4%となる。</p> <p>【近畿運輸局管内の例】</p> <p>大手旅行業者 Tb が設定している運賃をみると、運送距離や運送時間等に基づき運賃額を設定する公示運賃とは異なり、行き先別、車種別、曜日別及びシーズン別に運賃設定を行っている。</p> <p>この運賃表に基づき大型車で高知、広島等方面で 800 km を運行した場合、繁忙期（10/20～11/16）の土曜日出発の場合は 27 万 3,000 円で公示運賃下限額の 25 万 4,100 円を 1 万 8,900 円上回る。しかし、閑散期（4/1～4/6）の平日の場合では 13 万 6,500 円となり、収受率は公示運賃の下限額の 53.7%となる。</p> <p>b インターネットのホームページにおける低運賃の広告</p> <p>また、インターネットの貸切バス予約サイトにおいても、公示運賃を下回る運賃表をホームページに掲載し、貸切バスを格安で手配している旅行業者が多数みられた。</p> <p>このうち、4 サイトの独自の運賃表と、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃の下限額とを比較すると、運賃表の最高額が公示運賃を超えているものが 2 サイトみられるが、最低額はいずれも公示運賃より低い水準となっており、安さを売り物にしていることが認められる。中には最低額が公示運賃の 50%程度となっているものもみられた。</p> <p>c 事業者アンケート調査結果における旅行業者が提示する運賃</p> <p>旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示については、当省の事業者アンケート調査の結果においても、次の意見がみられた。</p> <p>① 大手旅行会社が、バス会社との間で取り交わす運賃表があり、その運賃表のとおりだと、特に観光オフシーズンの料金が届出運賃の</p>	<p>自に作成した公示運賃を下回る運賃表の内容</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑦ 旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（北海道運輸局管内の例）</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑧ 旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表（近畿運輸局管内の例）</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑨ 旅行業者がインターネットに掲載している公示運賃を下回る運賃表の内容</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑩ 旅行業者による届出運賃を下回る低運賃の提示に係る貸切バス事業者の</p>
--	---

<p>最低運賃を下回ることが多い。</p> <p>② 日帰り 600 kmの行程は届出運賃では 30 万円になるが、大手旅行業者の運賃提示では約 7 万円から 8 万円である。</p> <p>③ 旅行会社から提示された運賃があまりにも低価格だったため、当該旅行会社に問い合わせたところ、貸切バスに届出運賃があること自体を知らなかった。</p> <p>④ 旅行代理店等がバス運賃の算出方法を全く理解できておらず、市場相場を前提とした要請をしてくる。</p> <p>⑤ 旅行業者はツアーを設定する際、事前にバス事業者と運賃を相談することなくバス運賃を設定しており、募集を公表してからバス事業者と運賃額を提示してくるため、バス事業者と金額交渉の余地がなく、契約せざるを得ない。</p> <p>このように、貸切バス事業者と旅行業者との関係では、旅行業者から届出運賃よりも低い運賃が提示され、これによる契約が一般化していることが認められる。</p> <p>また、これらの契約による運賃水準が安全運行に与える影響として、次の意見がみられた。</p> <p>① 現行の低料金だと安全確保がおろそかになる可能性がある。法律で定められた 3 か月点検や整備も大変になっている。</p> <p>② 事務所経費の削減と運転者の教育（交通事故等）をゼロにすることで経費を削減している。</p> <p>③ 運転者の労働条件を見直した（法令の範囲ギリギリの労働条件を設定）。</p> <p>④ 安全運行に関する研修等の経費を削減した。</p> <p>(イ) 旅行業者が提示する運賃と貸切バス事業者の法令違反との関係</p> <p>a 低運賃が原因で改善基準告示違反になった例</p> <p>低運賃が原因で改善基準告示違反になったとしている前述イ-(ウ)-b の 36 件の中には、次のとおり、收受運賃が届出運賃を大幅に下回ることから、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ものがある。</p> <p>【事例】</p> <p>貸切バス事業者 Ez（福岡県）では、平成 20 年 5 月 4 日に小倉、博多及び長崎経由で熊本まで向かう往復 780 km の運行を行っているが、出庫時刻は午前 4 時 30 分、帰着時刻は翌 5 日の午前 1 時 30 分となっている。</p> <p>本運行では、交替運転者が配置されていないため、運転者の拘束時間が 21 時間となり、改善基準告示違反となっているが、同事業者は、本運行の收受額は 6 万 3,000 円で、届出運賃の下限額の 20%</p>	<p>意見（アンケート調査結果（抜粋））</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率及び違反理由</p> <p>事例Ⅱ-2-(1)-⑫ 届出運賃の收受率が特に低く、かつ、改善基準告示違反となっている例</p>
--	---

程度であり、交替運転者を配置することができなかったとしている。

b 交替運転者の配置が必要な場合の旅行業者における運賃の設定状況

バス運行に交替運転者の配置が必要な場合、交替運転者の賃金の支払いに係る取決めについて、大手の旅行業者3社を含む4社を調査したところ、ツアーバス運送を行っている国内旅行業者Tdは運転者の時間単価2,700円を時間数に応じ、追加して積算している。

しかし、募集型企画旅行を行っている3旅行業者のうち2社は、契約に応じて追加運賃を支払っているとしているものの、交替運転者の追加運賃の金額を定めていない。また、残り1社は、貸切バス事業者とは運転者数にかかわらず固定額で契約し、交替運転者を配置するかどうかの判断は貸切バス事業者にゆだねている（後述第3-3-(1)-ウ、207ページ参照）。

c 事業者アンケート調査における意見

当省の事業者アンケート調査の結果においても、「交替運転者を配置しなければならない旅程であるのに旅行業者から運転者1人での運送を強要され、これを断ったところ、契約そのものをキャンセルされた」、「2人乗務で運送する配送先の場合でも運賃が安いために1人分の日当しか払えないため、1人乗務で強行しているバス事業者がいる」等、交替運転者の配置が必要な場合であっても旅行業者がそれに見合う運賃を支払っていないとする意見がみられる。

(ウ) 手数料の徴収

旅行業者から貸切バス事業者に支払われる運賃について、旅行業者が契約先となる場合には、その中から一定割合の手数料が徴収されている状況がみられた。

当省が調査した84貸切バス事業者のうち75事業者が旅行業者に手数料を支払っており、その手数料の割合は、低いものは契約運賃・料金の10%、高いものでは16%となっており、10%ないし15%としている貸切バス事業者が最も多く32事業者みられた。

(手数料に関する見解)

旅行業者が貸切バス事業者と運送契約を行う際に徴収する手数料について、国土交通省及び観光庁は、旅行業における商慣習に照らして一般的に行われているものであり、旅行業者が貸切バス事業者に支払う契約運賃から手数料を相殺して支払う場合であっても、契約が両者間の合意に基づいていれば、一方的に減額を強いる不公正な取引に該当しない

表Ⅱ-2-(1)-⑱
貸切バス事業者が旅行業者に支払っている手数料率

としている。

しかしながら、事業者アンケート調査の結果では、「低い契約運賃である上に手数料まで差し引かれる」、「貸切バス事業者が立替払いをしている高速料金についても手数料を要求される」という意見があり、両者間の合意によらず、旅行業者側が一方的に手数料を差し引いているとみられるものがある。

エ 地方運輸局等における届出運賃の収受の把握状況

(ア) 届出運賃の収受状況に係る地方運輸局等の把握及び指導状況等

9 地方運輸局等について届出運賃の収受に関する実態把握の実施状況をみると、3 地方運輸局が実態調査又はアンケート調査を行っている。これらの地方運輸局では、その理由として、次のとおり、低運賃による労働条件の低下など貸切バスの安全運行の確保に悪影響が懸念されたことを挙げている。

【中部運輸局】

管内の貸切バス事業者から低運賃による運送契約が過労運転等につながり安全性が確保できないとの情報が同運輸局に寄せられていたことから、調査の必要性を認識し、平成 20 年 6 月ないし 7 月に監査を実施した事業者の運送契約を抽出し、旅行業者からの旅行計画や受注金額等を調査している。

同運輸局は、調査結果を踏まえ、結果の活用方法、指導方法等を検討中としているが、地方運輸局だけでの対応は困難であるとしている。

【近畿運輸局】

需給調整規制の廃止後の貸切バス事業者の現状を把握するため、貸切バス事業者及び旅行業者に対し、安全運行の確保対策、募集型企画旅行の実施状況等について、平成 19 年 2 月に運賃関係の設問も含めたアンケート調査を実施し、当該調査結果を踏まえ、契約に当たっては公示運賃を参考とするよう社団法人全国旅行業協会大阪府支部等に依頼している。

【中国運輸局】

従来までの監査が保安監査中心であったこと、貸切バス業界から契約運賃の実態把握を行うよう要望があったことから、契約運賃の実態把握の必要性を認識し、平成 19 年 4 月に重点監査の機会をとらえて収受運賃等の実態調査を実施している。

また、同運輸局では、中国バス協会との懇談会及び旅行業者と貸切バス事業者との懇談会において、当該調査結果を説明し、届出運賃の適正収受について旅行業者の理解を求めるとともに、意見交換を行っている。

表Ⅱ-2-(1)-⑱
手数料の徴収に関する貸切バス事業者の意見

表Ⅱ-2-(1)-⑳
届出運賃の収受状況に係る実態把握の実施内容

(イ) 届出運賃の收受状況を把握していない理由

一方、届出運賃の收受状況を把握していない6地方運輸局等の理由をみると、

- ① 貸切バス事業者は届出運賃を收受することが基本であること、
 - ② 貸切バス事業者から低額な運賃を強いられているなどの苦情を受けていないこと、
 - ③ 届出運賃の收受の把握のための効果的なアンケート方法が不明であること、
 - ④ 運賃算定が複雑であり、監査等の限られた時間では届出運賃の收受状況等の把握は困難であること
- としている。

この中で、関東運輸局及び九州運輸局は、届出運賃の收受状況に対する問題意識を持っている。しかし、收受状況を把握し、貸切バス事業者に処分・指導等を行うことになった場合、現状の届出運賃に対する收受状況では、すべての貸切バス事業者が対象となることが予想され、車両停止や免許取消しなどにより運送できる貸切バス事業者が存在しなくなるなどバス業界全体に混乱を生じさせかねないとしており、現行制度では身動きが取れないとしている。

(ウ) 届出運賃の收受状況に関する監査の実施状況

今回、当省が平成17年から19年までの9地方運輸局等における届出運賃の收受状況に関する監査の実施状況を調査したところ、地方運輸局等によってその取扱いに大きな差があり、関東運輸局及び近畿運輸局は、貸切バス事業者に対して届出運賃の收受状況に関する監査を行った実績があるが、残る7地方運輸局等はこれを実施していない。

a 監査実施の理由

届出運賃の收受状況に係る監査及び処分を実施している関東運輸局及び近畿運輸局は、その理由について以下のとおり説明している。

【関東運輸局】

関東運輸局は、届出運賃の監査について、貸切バス事業者が旅行者から提示される運賃で運行せざるを得ない状況の中、届出運賃に違反している状況がみられても、貸切バス事業者のみの違反を指摘し処分するのは難しいが、苦情が寄せられた場合や余りに悪質な違反行為が行われている場合には監査・指導を行うとしている。

- i) 関東運輸局は、貸切バス事業者 Bn が名義貸し、車庫飛ばし等により警察に検挙されたとの情報を入手し、平成18年5月に同社に対し巡回監査を実施した際、悪質な違反や社会的な影響も加味し、收受運賃についても監査を実施した。その結果、收受運賃

表Ⅱ-2-(1)-①
届出運賃の收受状況が未把握となっている理由

事例Ⅱ-2-(1)-⑬
届出運賃の收受状況に係る監査を実施した事業者の届出運賃の收受率

が届出運賃の 34.7%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。

- ii) また、貸切バス事業者 Ec が新規許可事業者であることから、平成 19 年 7 月に同社に対し巡回監査を実施した際、届出運賃に関する同業他社からとみられる苦情を端緒として、収受運賃についても監査を実施した。その結果、2 件の契約について収受運賃が届出運賃の 58.6%及び 92.6%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。

【近畿運輸局】

近畿運輸局は、貸切バス事業者が届出運賃を収受していないことが常態化していることから、基本的に、運送契約に踏み込んで監査及び処分を実施することはしていないが、苦情等により監査を実施し、状況を確認した上で、届出運賃の適正収受について指摘を行っている。

- i) 近畿運輸局は、貸切バス事業者 Ax に対して、平成 17 年 9 月に巡回監査を実施した際、収受運賃についても監査を実施した。その結果、7 件の契約について収受運賃が届出運賃の 36.4%ないし 46.7%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。
- ii) また、内部告発とみられる労働時間についての苦情を端緒として、平成 18 年 5 月に貸切バス事業者 Ew に対し巡回監査を実施した際、収受運賃についても監査を実施した。その結果、7 件の契約について収受運賃が届出運賃の 36.6%ないし 79.0%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。
- iii) さらに、新規許可事業者である貸切バス事業者 Aj に対し、平成 18 年 11 月に巡回監査を実施した際、収受運賃についても監査を実施している。その結果、2 件の契約について、収受運賃が届出運賃の 49.3%及び 45.0%となっており、「届出運賃に比べ著しく収受運賃が低い」と判断し、道路運送法第 30 条第 2 項違反として警告を実施している。

本件について、近畿運輸局は貸切バス事業者 Aj がインターネットによる予約システムの導入や人件費削減による低価格を売り物に実績を伸ばしていたことから、安全運行の状況について従来から注目しており、収受運賃の実態に踏み込んで監査を実施したと説明している。

b 監査未実施の理由

一方、届出運賃の収受状況に係る監査及び処分を実施していない7地方運輸局等では、その理由として、①監査に時間を要すること、ほかに優先する監査項目がある等の運輸局の体制上の問題があること（7件）、②貸切バス事業の運賃契約は旅行者からの依頼によるものがあるが、監査方針及び監査方針の細部取扱いに定められている監査の対象は貸切バス事業者のみであり、運送依頼をする旅行者の指導・監督を所管しているのは観光庁であるため、貸切バス事業者の監査部門は旅行者に対して改善措置を求めることができないこと（2件）、③貸切バス事業者が届出運賃を収受していないことは常態化していること（1件）を挙げている。

c 国土交通省の対応

届出運賃の収受状況に係る監査や処分を実施していない地方運輸局等があることについて、国土交通省は、安全にはコストがかかるため、貸切バス事業者には適正に届出運賃を収受してほしいとしている。その一方で、契約運賃には取引先である旅行者等も関係しており、監査を実施して貸切バス事業者のみを処分しても、事業者が適正に届出運賃を収受するのは難しく、監査時に運賃に係る検査は実施し難いとも説明している。

また、旅行者に対する指導・監督を所管している観光庁は、貸切バス事業者との契約に係る指導について、民対民の関係に介入することは限界があるため、観光庁が独自に契約に係る指導をすることは困難であるとしている。

(エ) 旅行業界等に対する適正運賃に係る周知状況

国土交通省は、届出運賃の適正収受について、地方運輸局等に対し特段の指導を行っていないが、地方運輸局等が必要に応じて旅行業界等に届出運賃の適正収受に係る文書を通知するとしている。

地方運輸局等における旅行業界等に対する適正運賃に係る周知状況をみると、9地方運輸局等のうち7地方運輸局において旅行業界、都道府県及び市町村に適正運賃に理解を求める文書を送付しているが、2地方運輸局等では周知していない。

a 周知している理由

周知を行っている理由をみると、7地方運輸局では、平成19年2月に発生した大阪府吹田市におけるあずみ野観光バスの重大事故を発端として、顧客獲得競争の激化に伴う運転者の労働条件低下など輸送の安全確保への悪影響が社会的に大きく懸念されたためとしてい

表Ⅱ-2-(1)-②
届出運賃の収受に係る監査を行っていない理由

表Ⅱ-2-(1)-③
届出運賃の適正収受に係る地方運輸局等の周知状況

る。

また、このうち5地方運輸局では、都道府県バス協会から、貸切バス事業における届出運賃の適正収受に関して、旅行業者等に対し、文書等による指導を行うよう求められている。

b 周知していない理由

2地方運輸局等の理由をみると、次のとおり、貸切バス事業者からの要望がないことや、旅行業者が低運賃での運行を強いている事実を把握していないことを挙げている。

【北海道運輸局】

今まで貸切バス事業者等から届出運賃に係る要望・申入れもないことから、適正収受に関し旅行業者等への協力依頼等の周知を行っていないとしている。

【沖縄総合事務局運輸部】

社団法人沖縄県バス協会からの依頼を受けているものの、国土交通省本省から旅行業界に対し、公示運賃制度の周知及び届出運賃の遵守に係る指導文書を発していないこと、沖縄県内では旅行業者が貸切バス事業者に対して違法低額運賃での契約を強いている事実を把握していないことを理由に、バス協会からの要望があったことのみを持って指導を行うことはできないことから、旅行業界等に対する指導等を行っていないとしている。

なお、当省が調査した貸切バス事業者からは、地方運輸局等から旅行業界等に対して行われる届出運賃の適正収受に係る協力依頼通知は、収受率上昇に一時的な効果しかもたらさないため、より効果のある方法を検討してほしいとする意見がある。

(2) 公示運賃の検証

ア 地方運輸局等における公示運賃の設定状況

当省が調査した9地方運輸局等における公示運賃の設定状況をみると、各地方運輸局等とも需給調整規制の廃止直前である平成12年1月の認可運賃の基準額を基に、変更命令審査通達に定める率の範囲で設定している。

具体的には、例えば、北海道運輸局管内の場合、大型バスでは、認可運賃のキロ制運賃が570円ないし770円、時間制運賃が1万540円ないし1万4,260円であるのに対し、公示運賃では、キロ制運賃が500円ないし770円、時間制運賃が9,300円ないし1万4,260円で設定されており、他の地方運輸局等においても認可運賃を基に設定している。

しかしながら、基準額となる認可運賃が、どのような原価計算資料を基

表Ⅱ-2-(2)-①
9地方運輸局等における認可運賃及び公示運賃の設定額

に算定されたものであるか、いずれの地方運輸局等においても不明となっている。

イ 公示運賃の検証

(ア) 公示運賃の検証の必要性

国土交通省は、認可運賃について、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃改定要否の検討基準ならびに運賃及び料金に関する制度等について」⁴及び「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」⁵により、地方運輸局長等が標準的な経営を行っている事業者を選定し、これら事業者の運賃原価を基に認可運賃の改定が必要か否かを検討して2、3年に1度、その見直しを行っていたとしている。

一方、公示運賃については、公示運賃設定要領により、必要性が生じた場合に運賃額の見直しを行うこととされているが、平成12年の需給調整規制の廃止以降、国土交通省による公示運賃の見直しは行われていない。

しかし、当省の調査結果において、

- ① 届出運賃及び公示運賃と実際の收受運賃との間にかい離が生じ、道路運送法第9条の2第1項違反（運賃変更事前届出違反）となる運送が多数行われていること、
- ② 国土交通省は、届出運賃と收受運賃が異なる運送契約を行っている場合、届出運賃の適正收受又は変更届の提出を指導するとしているが、ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃を届出運賃としていることから、当該指導による改善が進まない場合には公示運賃そのものを見直す必要が生じていること、
- ③ 公示運賃の基となった認可運賃が最後に改定された平成3年当時と比べて、認可運賃の算定基準とされた貸切バス事業者の運賃原価が変動していること、
- ④ 認可運賃を改定する際に、地方運輸局長等が原価計算対象事業者として選定する運賃適用地域内において標準的経営を行っている貸切バス事業者（以下「標準能率事業者」という。）にも変化が生じているとみられること

から、公示運賃を検証することが必要となっている。

a 届出運賃及び公示運賃と実際の收受運賃とのかい離

調査した76事業者369運送契約について、旅行業者等が貸切バス事業者に支払っている運賃をみると、届出運賃の下限額に対する割合は、平均で62.3%となっている。このうち、313件（84.8%）の收受運賃が届出運賃の下限額を下回っており、最も收受率が低いものは20.7%となっている。また、369運送契約について、届出運賃の上限額に対する收受運賃の割合をみると、届出運賃の上限額を上回る運送契約が12件（3.3%）あり、最も收受率が高いものは126.9%であるな

ど、届出運賃と実際の收受運賃にはかい離が生じている。このような届出運賃によらない運送契約は道路運送法第9条の2第1項に違反（運賃変更事前届出違反）するものである。

また、ほとんどの貸切バス事業者が公示運賃を届出運賃としていることから、届出運賃と実際の收受運賃との間にかい離が生じている現状は、すなわち、公示運賃と実際の收受運賃の間にもかい離が生じていることになる。

b 届出運賃の適正收受指導又は公示運賃の見直し

国土交通省は、貸切バス事業者が届出運賃と異なる金額により運送取引を行っている場合には、道路運送法第9条の2第1項違反（運賃変更事前届出違反）に当たるとして、貸切バス事業者に届出運賃の適正收受又は変更届を提出するよう指導するとしている。

このため、上記のとおり、貸切バス事業者の届出運賃と收受運賃との間にかい離が生じている現状は、道路運送法第9条の2第1項に違反しており、国土交通省は、貸切バス事業者に対して届出運賃の適正收受を指導するか、届出運賃の変更を指導するか、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃そのものの見直しを行う必要が生じている。

c 運賃原価の変動

認可運賃を改定する場合には、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」の別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃原価収入算定・処分基準」⁶により、営業費（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、その他運送費及び一般管理費）、営業外費用及び適正利潤を合計した運賃原価を基に運賃改定率を算定するとされていた。

この運賃原価のうち、主要な経費に係る貸切バスを含む道路旅客運送事業（常用労働者5人以上の事業者）の従業員の平均給与額、軽油価格及び大型バス車両価格について、公示運賃の基準となった平成3年の価格と、需給調整規制が廃止された12年及び20年のものとを比較すると、以下のとおり大きく変動している。

- ① 平均給与額は、平成12年は3年の0.87倍、20年は0.78倍
- ② 軽油価格は、平成20年に高騰し、3年の価格の2倍以上に達し、21年には下落しているものの3年の価格の約1.4倍
- ③ 大型バス車両価格は、平成12年には3年の価格の約1.6倍となり、20年も同水準で推移

なお、貸切バス以外の道路旅客運送事業の運賃を消費者物価指数の変動状況で見ると、乗合バスでは平成12年に3年の価格の1.17倍と

表Ⅱ-2-(2)-②
貸切バスの運賃原価に係る経費及び他の旅客運送事業の運賃水準の推移

なり、20年は1.16倍、タクシー運賃は、12年に3年の価格の約1.2倍、20年には約1.3倍となっている。

d 標準能率事業者の変化

認可運賃を改定する場合に原価計算対象事業者として地方運輸局長等が選定する標準能率事業者については、「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」により、その事業用自動車の生産性（実稼働1日1車当たり営業収入）が、当該地域内の全事業者の上位からおおむね80%の順位にある水準以下の事業者を除いた者等とされていた。

しかし、前述第1-3-(2)（4ページ）のとおり、貸切バス事業者の1事業者当たりの営業収入は、11年度には2億4,400万円であったものが17年度には1億3,910万円（対11年度比57.0%）に減少し、18年度から20年度にかけて回復してきてはいるものの、20年度は1億2,260万円（同50.2%）と11年度に比べて半減の状態が続いており、経営状況が変動している。

さらに、認可運賃改定の基準となる標準能率事業者は、保有車両が5両以下の事業者は選定対象から除かれていたが、前述第1-3-(1)のとおり、需給調整規制の廃止の影響により、貸切バス事業者の規模も変化しており、当省が実施した事業者アンケート調査では、需給調整規制の廃止前は11両以上30両以下の車両を保有する事業者が34.0%と最も多かったのに対し、需給調整規制の廃止後には5両以下の車両を保有する事業者が54.6%と半数を占め、小規模化している。

このことから、標準能率事業者にも変化が生じているとみられる。

(イ) 公示運賃についての旅行業者の見解

旅行業者等が貸切バス事業者に支払っている運賃については、前述(ア)-aのとおり、届出運賃に満たないものが調査した契約の84.8%となっており、ほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃と実際の收受運賃との間にはかなりの差が生じている。中には、旅行業者が公示運賃の半額程度の独自の運賃表を作成し、これを基に契約を行っているもの（前述ウ-(ア)-a参照）や旅行業者がインターネットで公示運賃を下回る低運賃を売り物にするサイトを運営しているもの（前述ウ-(ア)-b参照）がみられる。

このようなことから、当省が調査した4旅行業者に、実際の契約運賃とほとんどの貸切バス事業者が届出運賃に設定している公示運賃との較差についての見解を確認したところ、いずれの旅行業者でも公示運賃の額は貸切バス市場の価格からかけ離れており、現実的な運賃ではないとしている。また、公示運賃で取引した場合、旅行客が減少するおそれがあるため、公示運賃を考慮しての取引は行っていないとしている。

表Ⅱ-2-(2)-③
標準能率事業者の
選定基準

事例Ⅱ-2-(2)
公示運賃に係る旅
行業者の見解

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した上でのものではない。

(ウ) 公示運賃の見直しに関する貸切バス事業者の見解

当省が調査対象とした84事業者のうち、公示運賃の見直しについて意見を述べた81事業者の見解は、

- ① 「見直しの必要あり」としているものが33事業者(40.7%)、
 - ② 「見直しの必要はない」としているものが28事業者(34.6%)、
 - ③ 「分からない」としているものが20事業者(24.7%)
- となっている。

(エ) 地方運輸局等における公示運賃の見直し状況

上記のとおり、公示運賃の見直しの必要性が生じているが、9地方運輸局等は、以下の理由により、いずれも公示運賃の見直しを行っていない。なお、公示運賃の基準額となった認可運賃の最終改定は平成3年8月であるため、それ以降、運賃の見直しは行われていないこととなる。

- ① 「すべてのバス事業者が公示運賃を届出運賃としている」としているものが4地方運輸局等(北海道、四国、九州、沖縄)
- ② 「貸切バス事業者等から見直しの要求がない」としているものが3地方運輸局等(北海道、中部、沖縄)
- ③ 「公示運賃を現在の実態に合わせて見直すことにより、更に収受運賃が低下すること、安全性の確保や事業運営の継続が困難となることを懸念」としているものが4地方運輸局(東北、関東、四国、九州)
- ④ 「公示運賃の見直しよりも現在の公示運賃の適正収受を事業者から要望されている」としているものが2地方運輸局(中部、近畿)
- ⑤ 「公示運賃の見直しについては、国土交通省本省が全国的なバランスを考慮し、全国ベースで指針を示すべき」としているものが1地方運輸局(中部)

なお、中部運輸局では、上記の②、④及び⑤の理由により公示運賃の見直しを行っていないが、「公示運賃設定以降8年を経過しており物価変動等も考慮すると、見直しの必要あり」としている。

表Ⅱ-2-(2)-④
地方運輸局等が公示運賃の見直しを行っていない理由

【所見】

したがって、国土交通省及び観光庁は、貸切バスの安全運行を確保する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- ① 国土交通省は、観光庁と連携し、旅行業者による手数料の徴収状況を含め、届出運賃の収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。

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、適正な収受について指導等を行うとともに、当該違反に旅行業者が関与している場合には、観光庁に通報し、旅行業者に対する指導を求める仕組みを構築すること。

- ② 観光庁は、上記①により構築した旅行業者に対する指導を求める仕組みに基づき、旅行業者が貸切バス事業者における道路運送法第9条の2第1項及び第30条第2項違反に関与している場合には、旅行業者に対する指導を徹底すること。

¹ 平成11年12月13日付け自旅第129号自動車交通局長通達

² 平成11年12月13日付け自旅第132号自動車交通局長通達

³ なお、時間・キロ選択制運賃において、時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。）が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用することとされている。

⁴ 昭和47年10月21日付け自旅第378号運輸省自動車局長通達

⁵ 平成6年8月11日付け自旅第123号自動車交通局長通達

⁶ 平成6年8月11日付け自旅第123号自動車交通局長通達

表Ⅱ－２－(1)－① 公示運賃処理要領

○ 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(平成11年12月13日付け自旅第129号自動車交通局長通達)(抜粋)

第2 運賃・料金の変更命令の処理要領

1 運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃の最高額及び最低額(基準とする運賃額を定め、その運賃額に上下一定の率を定めて届出を行う場合には、その上限、下限の額)並びに料金の最高額及び最低額が変更命令の審査を必要としない範囲内にあるかを判断する。

2 変更命令の審査を必要としない届出

(1) 運賃・料金の設定(変更)届出書の内容が次に掲げる全ての事項に該当するときは変更命令の審査を必要としないものとする。

① 運賃・料金の額が、別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」に基づいて地方運輸局長が地域の経済情勢や事業者の経営状況を勘案して定める範囲内のものであること

② 運賃・料金の適用方(運賃・料金の種類及び適用方法を定めているもの。以下同じ。)が、運輸大臣が事業実態を勘案して定める別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」と合致するものであること

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－２－(1)－② 公示運賃設定要領

○ 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(平成11年12月13日付け国自第129号、自動車交通局長通達)別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」(抜粋)

第1 範囲の設定及び公示

地方運輸局長(沖縄県にあっては沖縄総合事務局長。以下同じ。)は、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額について、当該地域内の経済状況及び事業者経営状況を勘案して、変更命令の審査を必要としない範囲を設定し、公示することとする。

第2 範囲内の対象となる運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃・料金に当該事業者が適用方にて別途設定している運賃幅を適用し、当該事業者が設定する運賃・料金の最高額及び最低額を対象とする。

第3 範囲の設定方法

- 1 運賃は時間及び距離ごとに、料金は種類ごとに設定することとする。
- 2 範囲は、法施行日(平成12年2月1日)の前日に適用していた認可運賃・料金の額を基準として、別途定める率を乗じたものとする。

第4 範囲の見直し

- 1 改正道路運送法施行後においては、事業者の創意による新たな運賃・料金の届出も想定されることから、当該運賃・料金については、当該地域の市場動向等を勘案し、全国的に考え方を統一したうえで、必要に応じて追加公示を行うこととする。
- 2 法施行後において、経済状況の変化又は届出運賃の実績等を勘案した結果、変更命令の審査を必要としないことが確認ができた場合は、必要に応じて、範囲を設定するにあたり基準となる運賃・料金の額及び別途定める率についての見直しを行うこととする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ-2-(1)-③ 変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲

○ 「変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲について」（平成11年12月13日付け自旅第132号自動車交通局旅客課長通達）（抜粋）

平成11年12月13日付け自旅第129号による「一般貸切旅客自動車の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」の別紙1第3の2に規定する「別途定める率」を下記のとおり定めることとし、届け出られた運賃・料金の額が地方運輸局長及び沖縄総合事務局長が定める審査を必要としない範囲内に設定されているものであれば、変更命令を発しないこととする。

なお、今後当分の間はこれによることとするので、関係事業者に対し周知徹底を図るとともに、事務処理上遺漏のないよう取りはからわれたい。

記

範囲の算定の基礎となる別途定める率

1 運賃

法施行日前に適用していた認可運賃を基準として上限は15%、下限は25%とする。

2 料金

法施行日前に適用していた認可料金を基準として上限は0%、下限は10%とする。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－２－(1)－④ 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法の概要

車種区分	大型車	車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上
	中型車	大型車、小型車以外のもの
	小型車	車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下
運賃	時間制運賃	① 実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。以下同じ。）に時間賃率を乗じた額とする。 ただし、実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額とする。 ② 時間の積算については、1日あたり12時間まで（2日以上行程については、1日あたり8時間）を上限として計算することとする。
	キロ制運賃	① 旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に距離賃率を乗じた額とする。 ② 距離賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。 イ 100キロまで ロ 100キロを超え300キロまで ハ 300キロを超えるもの
	時間・キロ選択制運賃	時間制運賃は、実拘束時間が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用する。 ただし、時間制運賃で計算した運賃・料金の合計額が、キロ制運賃を適用した場合の運賃・料金の合計額に満たない場合には時間制運賃は適用しない。
	行先別運賃	特定の行き先について、時間制運賃、キロ制運賃又は時間・キロ選択制運賃にて算出した運賃及び料金の合計額にて計算し、別途、地方運輸局に届け出た額
	深夜早朝運行料金	22時以降翌朝5時までの間に運行した場合に適用する。ただし、回送のための運行には適用しない。
料金	待機料金	① 旅客側の原因により車両を待機させた場合に適用する。 ② 時間待機料金は、旅客が最初に乗車し最後に降車するまでの間に旅客側の責により車両を待機させた時間に適用する。 ③ 宿泊待機料金は、2日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合に適用する。ただし、標準宿泊待機時間（宿泊場所に到着してから出発するまでの間の時間が1泊につき15時間）を超えるときは、その超えた時間については時間待機料金を適用する。 ④ 時間制運賃等（時間・キロ選択制運賃の場合において時間で運賃計算を行った場合も含む。以下同じ。）を適用した場合には、待機料金は適用しない。
	回送料金	旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20キロを超える場合に、その超えた距離について適用する。
	航送料金	フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間（標準宿泊待機時間は含まない）に適用する。ただし、時間制運賃等を適用した場合には適用しない。
	特殊車両割増料金	次の条件を有する車両については、運賃の5割以内の割増料金を適用することができる。 ① 標準的な装備を超える特殊な設備を有する車両 ② 車両購入価格を座席定員で除した単価が、標準的な車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より70%以上高額である車両
その他	端数処理	距離の端数については、10キロ未満は10キロに切り上げる。ただし、回送キロについては1キロ未満は1キロに切り上げる
	収受する額	運賃・料金の額に105%を乗じ、1円単位に四捨五入した額を収受
	実費負担	ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料等は旅客の実費負担

(注) 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」(平成11年12月13日付け国自第129号、自動車交通局長通達)に基づき、当省が作成した。

表Ⅱ－２－(1)－⑤ 9 地方運輸局等における公示運賃の設定状況及び貸切バス事業者における届出運賃の設定状況

運輸局等	公示運賃の設定状況	貸切バス事業者の届出運賃の設定状況
北海道	<p>「変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲について（平成 11 年 12 月 13 日付け自旅第 132 号、自動車交通局旅客課長通知）」に基づき、需給調整規制が撤廃される直前（平成 12 年 1 月）の認可運賃の基準額を基に、運賃は、上限は 15%、下限は 25%とし、料金は上限は 0%、下限は 10%に設定している。</p>	管内の貸切バス事業者のうち、公示運賃の範囲外の金額を届け出ている事業者は、2 事業者（直近の平成 18、19 年度においては 1 事業者）であり、他の事業者は公示運賃の範囲内の金額を届け出ている。
関東		管内の貸切バス事業者のうち、公示運賃の範囲外の金額を届け出ている事業者は、2 事業者（直近の平成 18、19 年度においては 1 事業者）であり、他の事業者は公示運賃の範囲内の金額を届け出ている。
東北		管内のすべての貸切バス事業者は、公示運賃の範囲内の金額を届け出ている。
中部		
近畿		
中国		
四国		
九州		
沖縄		

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ-2-(1)-⑥ 公示内容によらない届出の例

運輸局	事業者	届出日	届出内容	届出理由	地方運輸局の対応
関東	ロケバス事業者	平成18年5月31日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公示運賃処理要領（以下「処理要領」という。）では、時間制運賃の実稼働時間が3時間未満の場合には3時間として計算するとされているが、実稼働時間が4時間未満の場合は4時間として計算する。 ・ 処理要領にはない料金設定として、実稼働時間の総走行距離が80 kmを超える場合には、その超えた距離について距離割増料金を適用する。 	ロケバス事業においては一般的な内容であるが、公示内容とは齟齬があるため。	道路運送法第9条の2各号の変更命令の発動基準に該当するか、また届出理由や内容が妥当か審査した結果、変更命令の発動基準には該当せず、かつ、ロケバス事業の運行形態に即した適用方法であると判断し、届出を受理
北海道	貸切バス事業者 Ah	平成19年2月19日	<ul style="list-style-type: none"> ・ 処理要領では、旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20 kmを超える場合に、その超えた距離について回送料金を適用するとされているが、120 kmまでの回送料金を無料とする。 	20 km以内の近隣地域の場合、回送料金を無料とすることができる。これと同様に120 km離れた札幌市など遠方の利用者にも同様のサービスを提供するため。	道路運送法第9条の2各号の変更命令の発動基準に該当するかについて、理由書を提出させて審査した結果、i) 届出内容はやむを得ないものである、ii) 回送時間の長いものが増えても運転者の増員等により安全運行も確保できる、iii) ダンピングにも当たらないと判断し、届出を受理

(注) 当省の調査結果による。

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													收受運賃額(税込)(P)	届出運賃に対する収受率(Q)(P/(N又はO))								
								①キロ制運賃									②時間制運賃													
								100キロまでの運賃			101~300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計(J) (C+F+I)	拘束時間(K)	単価(L)	合計(M) (K×L)			運賃額(税込)(N) (J又はM)×1.05	割引後運賃額(税込)(O)						
								走行距離(10キロ未満切り上げ)	距離(A)	単価(B)	小計(C) (A×B)	距離(D)	単価(E)	小計(F) (D×E)	距離(G)	単価(H)									小計(I) (G×H)					
北海道	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,300円~14,260円 ②中型 7,580円~11,620円 ③小型 5,250円~8,050円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 500円~770円 ii) 101~300キロ 430円~660円 iii) 301キロ以上 320円~490円 ②中型 i) 100キロまで 410円~630円 ii) 101~300キロ 350円~540円 iii) 301キロ以上 300円~460円 ③小型 i) 100キロまで 280円~430円 ii) 101~300キロ 240円~370円 iii) 301キロ以上 200円~300円	Ej	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	1	H20.7	美瑛~苫小牧	大型(1)	490	100	500	50,000	200	430	86,000	190	320	60,800	196,800	—	—	—	206,640	68,250	33						
				2	H20.7	美瑛~富良野~小樽	大型(1)	480	100	500	50,000	200	430	86,000	180	320	57,600	193,600	—	—	—	203,280	68,250	33.6						
				3	H20.7	美瑛~千歳	大型(1)	350	100	500	50,000	200	430	86,000	50	320	16,000	152,000	—	—	—	159,600	57,750	36.2						
				4	H20.7(3泊)	美瑛~千歳~トマム~富良野~層雲峡~小樽~札幌~千歳	大型(1)	940	100	500	50,000	200	430	86,000	640	320	204,800	340,800	—	—	—	357,840	199,500	55.8						
				5	H20.7(3泊)	千歳~層雲峡~美瑛~層雲峡~千歳~美瑛	大型(1)	770	100	500	50,000	200	430	86,000	470	320	150,400	286,400	—	—	—	300,720	201,600	67						
				6	H20.7	美瑛~当麻	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,500	100				
				7	H20.7(1泊)	美瑛~旭川空港~層雲峡~富良野~登別~洞爺湖~札幌~旭川空港	大型(1)	870	100	500	50,000	200	430	86,000	570	320	182,400	318,400	—	—	—	334,320	126,000	37.7						
				Ac	同上	同上	8	H20.6(2泊)	美幌~女満別~網走~ウトロ~摩周湖~屈斜路湖~阿寒~釧路空港~美幌	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252,000	100		
							9	H20.6	釧路~清里	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,750	100	
							10	H20.6(1泊)	恵庭~新千歳空港~旭川~阿寒~知床~女満別空港~釧路	大型(1)	880	100	500	50,000	200	430	86,000	580	320	185,600	321,600	—	—	—	337,680	130,000	38.5			
							11	H20.6(4泊)	函館空港~大沼~登別~札幌~夕張~富良野~十勝川~池田~帯広空港~釧路	大型(1)	1,090	100	500	50,000	200	430	86,000	790	320	252,800	388,800	—	—	—	408,240	160,000	39.2			
							12	H20.6	釧路~札幌	大型(1)	690	100	500	50,000	200	430	86,000	390	320	124,800	260,800	—	—	—	273,840	147,000	53.7			
							13	H20.6(1泊)	札幌~千歳~洞爺湖~札幌	中型(1)	380	100	410	41,000	200	350	70,000	80	300	24,000	135,000	—	—	—	141,750	71,400	50.4			
							14	H20.7(3泊)	札幌~千歳~札幌~小樽~トマム~旭川~札幌~千歳~札幌	中型(1)	710	100	410	41,000	200	350	70,000	410	300	123,000	234,000	—	—	—	245,700	94,500	38.5			
							15	H20.7	札幌~美瑛~富良野~札幌	小型(1)	380	100	280	28,000	200	240	48,000	80	200	16,000	92,000	—	—	—	96,600	36,750	38			
							Az	同上	同上	16	H20.7(3泊)	旭川~富良野~旭川~登別~洞爺湖~札幌~旭川	大型(1)	800	100	500	50,000	200	430	86,000	500	320	160,000	296,000	—	—	—	310,800	136,500	43.9
										17	H20.9(3泊)	千歳~札幌~小樽~洞爺湖~函館~函館空港	大型(1)	450	100	500	50,000	200	430	86,000	150	320	48,000	184,000	—	—	—	193,200	136,500	70.7
										18	H20.7	札幌~千歳	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	9,300	111,600	117,180	52,500
				19	H20.9(1泊)	札幌~清水~帯広~中札内~札幌				大型(1)	610	100	500	50,000	200	430	86,000	310	320	99,200	235,200	—	—	—	246,960	105,000	42.5			
				Bz	同上	同上	20	H20.8	新得~札幌~新得	中型(1)	420	100	410	41,000	200	350	70,000	120	300	36,000	147,000	—	—	—	154,350	47,250	30.6			
							21	H20.9(1泊)	新得~旭川~新得	大型(1)	270	100	500	50,000	170	430	73,100	0	320	0	123,100	—	—	—	129,255	47,250	36.6			
							22	H20.5	新得町	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7,580	22,740	23,877	19,102	7,895	41.3		
							23	H20.5	畜産試験場	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7,580	22,740	23,877	19,102	7,140	37.4		
							24	H20.8	札幌~室蘭~豊浦~札幌	大型(1)	320	100	500	50,000	200	430	86,000	20	320	6,400	142,400	—	—	—	149,520	73,500	49.2			
				Dr	同上	同上	25	H20.8(3泊)	北広島~千歳~定山溪~小樽~阿寒~知床~層雲峡~富良野~千歳~北広島	大型(1)	1,190	100	500	50,000	200	430	86,000	890	320	284,800	420,800	—	—	—	441,840	189,000	42.8			
							26	H20.8(3泊)	北広島~千歳~留萌~豊富~稚内~礼文島~利尻島~稚内~猿払~層雲峡~富良野~千歳~北広島	大型(1)	1,130	100	500	50,000	200	430	86,000	830	320	265,600	401,600	—	—	—	421,680	252,000	59.8			
							27	H20.8	北広島~滝野公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9,300	65,100	68,355	54,684	39,900	73		
							28	H20.5	中札内~旭川	小型(1)	490	100	280	28,000	200	240	48,000	190	200	38,000	114,000	—	—	—	119,700	68,250	57			
				Bh	同上	同上	29	H20.5	芽室~旭川	中型(1)	410	100	410	41,000	200	350	70,000	110	300	33,000	144,000	—	—	—	151,200	120,960	47.7			
							30	H20.5(1泊)	芽室~札幌	中型(1)	500	100	410	41,000	200	350	70,000	200	300	60,000	171,000	—	—	—	179,550	115,500	64.3			
							31	H20.5	芽室~清水	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9,300	83,700	87,885	—	42,000	47.8		
							32	H20.5	保育園遠足	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,350	100	
							33	H20.5	保育園遠足	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9,300	65,100	68,355	54,684	36,750	67.2		
							34	H20.5	旭川~静内	小型(1)	610	100	280	28,000	200	240	48,000	310	200	62,000	138,000	—	—	—	144,900	52,500	36.2			
							35	H20.10	旭川~北湯沢	大型(1)	520	100	500	50,000	200	430	86,000	220	320	70,400	206,400	—	—	—	216,720	68,250	31.5			
							36	H20.10(1泊)	旭川~釧路	大型(1)	620	100	500	50,000	200	430	86,000	320	320	102,400	238,400	—	—	—	250,320	147,000	58.7			
							37	H20.10	旭川~層雲峡	大型(1)	140	100	500	50,000	40	430	17,200	0	320	0	67,200	—	—	—	70,560	27,300	38.7			
							38	H20.10	札幌~層雲峡	大型(1)	420	100	500	50,000	200	430	86,000	120	320	38,400	174,400	—	—	—	183,120	52,500	28.7			
				Og	同上	同上	39	H20.7	札幌~雨竜	小型(1)	290	100	280	28,000	190	240	45,600	0	200	0	73,600	—	—	—	77,280	49,350	63.9			
							40	H20.7(2泊)	札幌~千歳~旭川~札幌~小樽~函館~千歳~石狩	小型(1)	1,130	100	280	28,000	200	240	48,000	830	200	166,000	242,000	—	—	—	254,100	215,250	84.7			
							41	H20.7	札幌~十勝岳	小型(1)	360	100	280	28,000	200	240	48,000	60	200	12,000	88,000	—	—	—	92,400	57,750	62.5			
							42	H20.7	小樽~旭川~小樽~苫小牧	小型(1)	660	100	280	28,000	200	240	48,000	360	200	72,000	148,000	—	—	—	155,400	94,500	60.8			
							43	H20.7	札幌~阿寒	小型(1)	790	100	280	28,000	200	240	48,000	490	200	98,000	174,000	—	—	—	182,700	68,250	37.4			
							44	H20.5(3泊)	釧路町~女満別~ウトロ~層雲峡~阿寒~釧路町	小型(1)	1,010	100	280	28,000	200	240	48,000	710	200	142,000	218,000	—	—	—	228,900	210,000	91.7			
				Aw	同上	同上	45	H20.5	釧路町~中標津~旭川~釧路	大型(1)	740	100	500	50,000	200	430	86,000	440	320	140,800	276,800	—	—	—	290,640	65,000	22.4			
							46	H20.5(3泊)	釧路町~標茶~札幌	中型(1)	940	100	410	41,000	200	350	70,000	640	300	192,000	303,000	—	—	—	318,150	254,520	79.7			
							47	H20.5	釧路町~阿寒	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42,000	100		
							48	H20.5(3泊)	釧路町~釧路~南千歳~ニセコ~札幌~旭川~釧路町	中型(1)	1,030	100	410	41,000	200	350	70,000	730	300	219,000	330,000	—	—	—	346,500	277,200	147,000	53		
							49	H20.5	釧路町内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8,050	32,200	33,810	27,048	30,000	110.9		

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額											収入運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する収受率 (Q) (P/(N又は O))									
								①キロ制運賃							②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM× 1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)							
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L)	合計 (M) (K×L)											
距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)																					
東北	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,400円～12,880円 ②中型 7,280円～11,160円 ③小型 5,100円～7,820円	Bt	同上	50	H20.5	仙台～福島県天栄村	小型(1)	490	100	280	28,000	200	250	50,000	190	200	38,000	116,000	—	—	—	121,800	—	52,500	43.1				
				51	H20.5	仙台～福島県猪苗代	小型(1)	360	100	280	28,000	200	250	50,000	60	200	12,000	90,000	—	—	—	94,500	—	—	94,500	—	36,750	38.9	
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 450円～690円 ii) 101～300キロ 380円～590円 iii) 301キロ以上 290円～450円 ②中型 i) 100キロまで 380円～580円 ii) 101～300キロ 330円～510円 iii) 301キロ以上 290円～440円 ③小型 i) 100キロまで 280円～430円 ii) 101～300キロ 250円～380円 iii) 301キロ以上 200円～300円	Dq	同上	52	H20.5	仙台～北上市	小型(1)	340	100	280	28,000	200	250	50,000	40	200	8,000	86,000	—	—	—	90,300	72,240	42,000	58.1				
				53	H20.5	群馬(館林)・栃木(足利)	大型(1)	660	100	450	45,000	200	380	76,000	360	290	104,400	225,400	—	—	—	236,670	—	—	89,250	37.7			
				54	H20.5	角館・繁温泉	大型(1)	680	100	450	45,000	200	380	76,000	380	290	110,200	231,200	—	—	—	242,760	—	—	84,000	34.6			
				55	H20.5	埼玉(大宮)	小型(1)	750	100	280	28,000	200	250	50,000	450	200	90,000	168,000	—	—	—	176,400	—	—	84,000	47.6			
				56	H20.5	東京(浅草)	大型(1)	810	100	450	45,000	200	380	76,000	510	290	147,900	288,900	—	—	—	282,345	—	—	105,000	37.2			
				57	H20.5	山形(庄内)	大型(1)	410	100	450	45,000	200	380	76,000	110	290	31,900	152,900	—	—	—	160,545	—	—	78,750	49.1			
				58	H20.5	茨城(常陸太田)	大型(1)	620	100	450	45,000	200	380	76,000	320	290	92,800	213,800	—	—	—	224,490	—	—	94,500	42.1			
				59	H20.5	福島(須賀川)	小型(1)	540	100	280	28,000	200	250	50,000	240	200	48,000	126,000	—	—	—	132,300	—	—	63,000	47.6			
				60	H20.5(2泊)	京都	大型(1)	2,000	100	450	45,000	200	380	76,000	1,700	290	493,000	614,000	—	—	—	644,700	—	—	283,500	44			
				61	H20.5	角館	大型(1)	580	100	450	45,000	200	380	76,000	280	290	81,200	202,200	—	—	—	212,310	—	—	78,750	37.1			
				62	H20.5	弘前城	大型(1)	760	100	450	45,000	200	380	76,000	460	290	133,400	254,400	—	—	—	267,120	—	—	78,750	29.5			
				63	H20.5	弘前城	大型(1)	760	100	450	45,000	200	380	76,000	460	290	133,400	254,400	—	—	—	267,120	—	—	78,750	29.5			
				64	H20.5	福島県会津(鶴ヶ城等)	大型(1)	570	100	450	45,000	200	380	76,000	270	290	78,300	199,300	—	—	—	209,265	—	—	73,500	35.1			
				65	H20.5	秋田県男鹿市	大型(1)	850	100	450	45,000	200	380	76,000	550	290	159,500	280,500	—	—	—	294,525	—	—	94,500	32.1			
				66	H20.5	弘前城	大型(1)	730	100	450	45,000	200	380	76,000	430	290	124,700	245,700	—	—	—	257,985	—	—	78,750	30.5			
				67	H20.5	薦温泉	大型(1)	800	100	450	45,000	200	380	76,000	500	290	145,000	266,000	—	—	—	279,300	—	—	78,750	28.2			
				68	H20.5	五色沼、喜多方等	大型(1)	610	100	450	45,000	200	380	76,000	310	290	89,900	210,900	—	—	—	221,445	—	—	73,500	33.2			
				69	H20.5(2泊)	高山、金沢	大型(1)	1,500	100	450	45,000	200	380	76,000	1,200	290	348,000	469,000	—	—	—	492,450	—	—	189,000	38.4			
				70	H20.5(2泊)	高山	大型(1)	1,400	100	450	45,000	200	380	76,000	1,100	290	319,000	440,000	—	—	—	462,000	—	—	257,250	55.7			
				Eg	同上	同上	71	H20.5(2泊)	須賀川	大型(1)	660	100	450	45,000	200	380	76,000	360	290	104,400	225,400	—	—	—	236,670	—	—	63,000	26.6
							72	H20.5(1泊)	東京都内	大型(1)	920	100	450	45,000	200	380	76,000	620	290	179,800	300,800	—	—	—	315,840	—	—	210,000	66.5
							73	H20.5(1泊)	横須賀	大型(1)	1,270	100	450	45,000	200	380	76,000	670	290	281,300	402,300	—	—	—	422,415	—	—	157,500	37.3
				Ej	同上	同上	74	H20.5	養護学校	小型(1)	140	100	280	28,000	40	250	10,000	0	200	0	38,000	—	—	—	39,900	27,930	22,443	80.4	
				Ek	同上	同上	75	H20.5	ショッピングセンター(複数回往復)	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5100	45,900	48,195	—	26,565	55.1	
				El	同上	同上	76	H20.8(1泊)	箱根強羅温泉、富士五湖	大型(1)	1,100	100	450	45,000	200	380	76,000	800	290	232,000	353,000	—	—	—	370,650	—	—	189,000	51
							77	H20.8(1泊)	箱根強羅温泉、富士五湖	大型(1)	1,100	100	450	45,000	200	380	76,000	800	290	232,000	353,000	—	—	—	370,650	—	—	168,000	45.3
							78	H20.9	仙台～東京	大型(1)	900	100	450	45,000	200	380	76,000	600	290	174,000	295,000	—	—	—	309,750	—	—	162,750	52.5
				Em	同上	同上	79	H20.5	塩釜～釜子	大型(1)	620	100	450	45,000	200	380	76,000	320	290	92,800	213,800	—	—	—	224,490	—	—	73,500	32.7
	80	H20.5(2泊)	立山アルペンルート、黒部峡谷				大型(1)	1,540	100	450	45,000	200	380	76,000	1,240	290	359,600	480,600	—	—	—	504,630	—	—	220,500	43.7			
	81	H20.5	仙台～新潟				大型(1)	920	100	450	45,000	200	380	76,000	620	290	179,800	300,800	—	—	—	315,840	—	—	94,500	29.9			
	En	同上	同上	82	H20.5(1泊)	群馬県	大型(1)	890	100	450	45,000	200	380	76,000	590	290	171,100	292,100	—	—	—	306,705	—	—	157,500	51.4			
				83	H20.5	八幡平	大型(1)	610	100	450	45,000	200	380	76,000	310	290	89,900	210,900	—	—	—	221,445	—	—	100,800	45.5			
				84	H20.5	弘前城	大型(1)	710	100	450	45,000	200	380	76,000	410	290	118,900	239,900	—	—	—	251,895	—	—	84,000	33.3			
				85	H20.5(1泊)	弘前城、角館、北上	大型(1)	1,440	100	450	45,000	200	380	76,000	1,140	290	330,600	451,600	—	—	—	474,180	—	—	147,000	31			
				86	H20.5(2泊)	弘前城、角館	大型(1)	930	100	450	45,000	200	380	76,000	630	290	182,700	303,700	—	—	—	318,885	—	—	220,500	69.1			
				87	H20.5	東京	大型(1)	850	100	450	45,000	200	380	76,000	550	290	159,500	280,500	—	—	—	294,525	—	—	110,250	37.4			
				88	H20.5	東京	大型(1)	850	100	450	45,000	200	380	76,000	550	290	159,500	280,500	—	—	—	294,525	—	—	110,250	37.4			
				89	H20.5	足利フラワーパーク	大型(1)	650	100	450	45,000	200	380	76,000	350	290	101,500	222,500	—	—	—	233,625	—	—	100,800	43.1			
				90	H20.5	仙台市七郷	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8400	67,200	70,560	—	52,500	74.4		
				Eo	同上	同上	91	H20.5(1泊)	富士山、昇仙峡	小型(1)	1,290	100	280	28,000	200	250	50,000	990	200	198,000	276,000	—	—	—	289,800	—	—	135,975	46.9
	92	H20.5(1泊)	牛久大仏ほか				小型(1)	1,020	100	280	28,000	200	250	50,000	720	200	144,000	222,000	—	—	—	233,100	—	—	210,000	90.1			
	93	H20.5(2泊)	山形、新潟、東京				中型(1)	1,460	100	380	38,000	200	330	66,000	1,160	290	336,400	440,400	—	—	—	462,420	—	—	126,000	27.2			
	94	H20.8(2泊)	東京～大阪				大型(1)	1,040	100	440	44,000	200	350	70,000	740	260	192,400	306,400	—	—	—	321,720	—	—	199,500	62			
	95	H20.9(1泊)	福島				大型(1)	640	100	440	44,000	200	350	70,000	340	260	88,400	202,400	—	—	—	212,520	—	—	168,000	79.1			
	96	H20.9(1泊)	富山				大型(1)	950	100	440	44,000	200	350	70,000	650	260	169,000	283,000	—	—	—	297,150	—	—	157,500	53			
	97	H20.9(1泊)	長野				大型(1)	1,060	100	440	44,000	200	350	70,000	760	260	197,600	311,600	—	—	—	327,180	—	—	231,000	70.6			
	98	H20.9(1泊)	長野				大型(1)	1,060	100	440	44,000	200	350	70,000	760	260	197,600	311,600	—	—	—	327,180	—	—	231,000	70.6			

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額														収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))				
								①キロ制運賃								②時間制運賃											
								走行距離 (10キロ未満 満切り上げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価 (L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)							
		Om	同上					1,300	100	440	44,000	200	350	70,000	1,000	260	260,000	374,000	—	—	—	392,700	—	220,500	56.1		
				110	H20.5(1泊)	大阪	大型(1)	1,280	100	440	44,000	200	350	70,000	980	260	254,800	368,800	—	—	—	387,240	—	210,000	54.2		
				112	H20.5	山梨	大型(1)	410	100	440	44,000	200	350	70,000	110	260	28,600	142,600	—	—	—	149,730	—	94,500	63.1		
				113	H20.5(1泊)	石川	大型(1)	1,340	100	440	44,000	200	350	70,000	1,040	260	270,400	384,400	—	—	—	403,620	—	189,000	46.8		
				114	H20.5(6泊)	東北	大型(1)	2,510	100	440	44,000	200	350	70,000	2,210	260	574,600	688,600	—	—	—	723,030	—	714,000	98.8		
中部	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,180円～12,540円 ②中型 5,930円～9,090円 ③小型 4,500円～6,900円	Bs	同上					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73,500	100		
				115	H20.5	多治見市～瀬戸市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	126,000	87.3	
				116	H20.5	多治見市～塩尻市	大型(1)	390	100	440	44,000	200	350	70,000	90	260	23,400	137,400	—	—	—	144,270	—	128,100	100		
				117	H20.5	尾張旭市～乗鞍	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 440円～680円 ii)101～300キロ 350円～540円 iii)301キロ以上 260円～400円 ②中型 i)100キロまで 330円～510円 ii)101～300キロ 260円～400円 iii)301キロ以上 190円～290円 ③小型 i)100キロまで 260円～390円 ii)101～300キロ 200円～300円 iii)301キロ以上 140円～220円	DI	同上					530	100	440	44,000	200	350	70,000	230	260	59,800	173,800	—	—	—	182,490	—	94,500	51.8		
		Ed	同上					—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	170,100	100	
				118	H20.5	西尾～宝塚	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.9	
				119	H20.7(2泊)	豊田市～新潟市	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105,000	52.8
				120	H20.7(3日間)	岡崎市内中学校～体育館	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,250	41.8
		Eu	同上					590	100	440	44,000	200	350	70,000	290	260	75,400	189,400	—	—	—	198,870	—	79,800	100		
				121	H20.5	名古屋～高山市	大型(1)	460	100	440	44,000	200	350	70,000	160	260	41,600	155,600	—	—	—	163,380	—	98,700	100		
				122	H20.5	春日井市～焼津市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98,700	100
				123	H20.5	一宮市～岐阜県養老町	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105,000	126.9
				124	H20.5	安城市～鈴鹿市～春日井市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	252,000	63.7
				125	H20.5	名古屋～岡崎市	大型(1)	120	100	680	68,000	20	540	10,800	0	400	0	78,800	—	—	—	—	—	—	—	151,200	56
		Ca	同上					1,310	100	440	44,000	200	350	70,000	1,010	260	262,600	376,600	—	—	—	395,430	—	257,000	64.2		
				127	H20.5(2泊)	セントレア～鳥羽、大阪USJ	大型(1)	850	100	440	44,000	200	350	70,000	550	260	143,000	257,000	—	—	—	269,850	—	210,000	79.4		
		Cb	同上					1,330	100	440	44,000	200	350	70,000	1,030	260	267,800	381,800	—	—	—	400,890	—	257,250	64.2		
				128	H20.5(4泊)	セントレア～立山、兼六園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210,000	65.8
				129	H20.5(1泊)	豊川～琴平(香川県普通寺市)	大型(1)	1,030	100	440	44,000	200	350	70,000	730	260	189,800	303,800	—	—	—	318,990	—	220,500	114.1		
		Cc	同上					320	100	680	68,000	200	540	108,000	20	400	8,000	184,000	—	—	—	193,200	—	94,500	60.9		
				130	H20.5(1泊)	奈良、京都	大型(1)	430	100	440	44,000	200	350	70,000	130	260	33,800	147,800	—	—	—	155,190	—	87,675	46.6		
				131	H20.3	愛知県内等	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90,300	48
		Em	同上					550	100	440	44,000	200	350	70,000	250	260	65,000	179,000	—	—	—	187,950	—	90,300	48		
				132	H20.5	名古屋市～山梨	大型(1)	550	100	440	44,000	200	350	70,000	250	260	65,000	179,000	—	—	—	187,950	—	90,300	48		
				133	H20.5	名古屋市～本栖湖	大型(1)	550	100	440	44,000	200	350	70,000	250	260	65,000	179,000	—	—	—	187,950	—	90,300	48		
				134	H20.5	名古屋市～本栖湖	大型(1)	550	100	440	44,000	200	350	70,000	250	260	65,000	179,000	—	—	—	187,950	—	90,300	48		
				135	H20.9	津市～富士宮市(大石寺)	大型(1)	690	100	440	44,000	200	350	70,000	390	260	101,400	215,400	—	—	—	226,170	—	105,000	46.4		
				136	H20.9(1泊)	名古屋市～東京都内	大型(1)	840	100	440	44,000	200	350	70,000	540	260	140,400	254,400	—	—	—	267,120	—	176,400	66		
				137	H20.9(1泊)	西尾市～横浜市	大型(1)	830	100	440	44,000	200	350	70,000	530	260	137,800	251,800	—	—	—	264,390	—	210,000	79.4		
				138	H20.5(1泊)	金沢・白馬・名古屋	大型(1)	1,360	100	440	44,000	200	350	70,000	1,060	260	275,600	389,600	—	—	—	409,080	—	252,000	61.6		
近畿	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,330円～12,770円 ②中型 7,050円～10,810円 ③小型 5,550円～8,510円	Ao	同上					1,090	100	450	45,000	200	360	72,000	790	250	197,500	314,500	—	—	—	330,225	—	157,500	47.7		
				139	H20.9(1泊)	梅田～旧軽井沢～松代～上高地～平湯～梅田～難波	大型(1)	1,140	100	450	45,000	200	360	72,000	840	250	210,000	327,000	—	—	—	343,350	—	152,250	44.3		
				140	H20.9(1泊)	梅田～上高地～立山～あるべん村～梅田	大型(1)	1,120	100	450	45,000	200	360	72,000	820	250	205,000	322,000	—	—	—	338,100	—	147,000	43.5		
				141	H20.9(1泊)	梅田～延光寺～金剛福寺～親自在寺～龍光寺～明石寺～梅	大型(1)	1,220	100	450	45,000	200	360	72,000	920	250	230,000	347,000	—	—	—	364,350	—	162,750	44.7		
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 450円～690円 ii)101～300キロ 360円～550円 iii)301キロ以上 250円～380円 ②中型 i)100キロまで 380円～580円 ii)101～300キロ 290円～450円 iii)301キロ以上 200円～310円 ③小型 i)100キロまで 310円～470円 ii)101～300キロ 240円～370円 iii)301キロ以上 170円～260円	Ew	同上					1,280	100	450	45,000	200	360	72,000	980	250	245,000	362,000	—	—	—	380,100	—	283,500	74.6		
				142	H20.5(1泊)	大阪～安曇野スリス村～白馬～扇沢～立山～立山アルペン村～大阪	大型(1)	570	100	450	45,000	200	360	72,000	270	250	67,500	184,500	—	—	—	193,725	—	94,500	48.8		
				143	H20.5(2泊)	難波～梅田～京都～横浜～新宿～TDR	大型(1)	960	100	450	45,000	200	360	72,000	660	250	165,000	282,000	—	—	—	296,100	—	168,000	56.7		
				144	H20.5	大阪～郡上八幡	大型(1)	380	100	450	45,000	200	360	72,000	80	250	20,000	137,000	—	—	—	143,850	—	57,750	40.1		
		Ap	同上					1,180	100	450	45,000	200	360	72,000	880	250	220,000	337,000	—	—	—	353,850	—	315,000	89		
				145	H20.5(1泊)	大阪～御殿場～山中温泉～富士五湖～大阪	大型(1)	460	100	450	45,000	200	360	72,000	160	250	40,000	157,000	—	—	—	164,850	—	84,000	51		
				146	H20.5	大阪～四国～大阪	大型(1)	630	100	450	45,000	200	360	72,000	330	250	82,500	199,500	—	—	—	209,475	—	105,000	50.1		
				147	H20.5(2泊)	伊丹空港～白川郷合掌村～奥飛騨～上高地～宇奈月～砺波～宇奈月～黒部アルペン村～伊丹空港	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,040	100
				148	H20.5	大阪～名阪上野ドライブイン～相差～鳥羽～美杉リゾート～針テラス～大阪	大型(1)	70	70	580	40,600</																

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額														収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))											
								①キロ制運賃						②時間制運賃				合計 (J) (C+F+I)	拘束時間 (K)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05			割引後運賃額 (税込) (O)										
								走行距離 (10キロ未満 満切り上げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計	単価	合計																	
(A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	(J)	(L)	(M)																							
		Ot	同上	153	H20.9(1泊)	梅田～森山高原センター～はわい温泉～白兎海岸～砂丘フレンド～梅田～難波	大型(1)	750	100	450	45,000	200	360	72,000	450	250	112,500	229,500	—	—	—	240,975	115,500	47.9										
								420	100	450	45,000	200	360	72,000	120	250	30,000	147,000	—	—	—	154,350	76,650	49.7										
								An	同上	155	H20.5	三國ヶ丘～赤坂スポーツ公園～美濃物産館～郡上八幡～三國ヶ丘	大型(1)	580	100	450	45,000	200	360	72,000	280	250	70,000	187,000	—	—	—	196,350	94,500	48.1				
														156	H20.5	堺～ふらむ工房～熊野古道～熊野本宮～堺	大型(1)	460	100	450	45,000	200	360	72,000	160	250	40,000	157,000	—	—	—	164,850	105,000	63.7
														157	H20.5(2泊)	新大阪駅～京都駅～新宿～TDR～新宿～京都駅～大阪駅	大型(1)	1,200	100	450	45,000	200	360	72,000	900	250	225,000	342,000	—	—	—	359,100	210,000	58.5
														158	H20.5	泉佐野～伊根道の駅～大町公園～泉佐野	大型(1)	510	100	450	45,000	200	360	72,000	210	250	52,500	169,500	—	—	—	177,975	94,500	53.1
														159	H20.5	泉ヶ丘～藤公園～備中国分寺～意敷～泉ヶ丘	大型(1)	560	100	450	45,000	200	360	72,000	260	250	65,000	182,000	—	—	—	191,100	115,500	60.4
														160	H20.5(2泊)	新大阪駅～京都駅～新宿～TDR～新宿～京都駅～大阪駅	大型(1)	1,280	100	450	45,000	200	360	72,000	980	250	245,000	362,000	—	—	—	380,100	210,000	55.2
		Du	同上	161	H20.10	ホテル～大阪市内施設	大型(1)							—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	12770	76,620	80,451	94,500	117.5					
								162	H20.10	難波～田辺体育館	大型(1)	340	100	450	45,000	200	360	72,000	40	250	10,000	127,000	—	—	—	133,350	84,000	63						
								163	H20.10	西宮～赤穂市文化会館	大型(1)	270	100	450	45,000	170	360	61,200	0	250	0	106,200	—	—	—	111,510	84,000	75.3						
		Bc	同上	164	H20.5(2泊)	新大阪～白骨温泉～上高地～立山黒部アルペンルート～立山～アルペン村～敦賀	大型(1)	1,180	100	450	45,000	200	360	72,000	880	250	220,000	337,000	—	—	—	353,850	220,500	62.3										
								165	H20.5	難波～砂丘会館(鳥取)～アウアランド～難波	大型(1)	470	100	450	45,000	200	360	72,000	170	250	42,500	159,500	—	—	—	167,475	78,750	47						
								166	H20.5	梅田～三方五湖	大型(1)	510	100	450	45,000	200	360	72,000	210	250	52,500	169,500	—	—	—	177,975	84,000	47.2						
								167	H20.5	吹田市～上野公園～桜井・安倍文殊院～吹田市	大型(1)	270	100	450	45,000	170	360	61,200	0	250	0	106,200	—	—	—	111,510	58,800	52.7						
		Bm	同上	168	H20.4(2泊)	天王寺～梅田～京都～新宿～TDR	大型(1)	1,170	100	450	45,000	200	360	72,000	870	250	217,500	334,500	—	—	—	351,225	196,350	55.9										
								169	H20.10(2泊)	難波～梅田～小倉～博多	大型(1)	1,420	100	450	45,000	200	360	72,000	1,120	250	280,000	397,000	—	—	—	416,850	212,100	50.9						
170	H20.4							大阪～京都～飯田～弁天港(天竜船下)～観光農園～新大	大型(1)	710	100	450	45,000	200	360	72,000	410	250	102,500	219,500	—	—	—	230,475	168,000	72.9								
中国	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,330円～12,770円 ②中型 6,600円～10,120円 ③小型 5,400円～8,280円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 450円～690円 ii) 101～300キロ 360円～550円 iii) 301キロ以上 290円～450円 ②中型 i) 100キロまで 360円～550円 ii) 101～300キロ 280円～400円 iii) 301キロ以上 200円～300円 ③小型 i) 100キロまで 290円～450円 ii) 101～300キロ 230円～350円 iii) 301キロ以上 170円～250円	Ba	同上	171	H20.9(3泊)	広島～鹿児島(泊)～桜島～鹿児島～知覧～大分県竹田市～津久見～広島	大型(1)	1,630	100	450	45,000	200	360	72,000	1,330	290	385,700	502,700	—	—	—	527,835	364,350	69										
								Cn	同上	172	H20.4(2泊)	広島～伏見福岡大社～三重県津市(榊原温泉)～那智の大滝～勝浦温泉～串本～広島	大型(1)	1,360	100	450	45,000	200	360	72,000	1,060	290	307,400	424,400	—	—	—	445,620	255,150	57.3				
														173	H20.5(4泊)	広島～鹿児島開閉町～鹿児島指宿～佐多・大野	大型(1)	2,180	100	450	45,000	200	360	72,000	1,880	290	545,200	662,200	—	—	—	695,310	351,750	50.6
		174	H20.5	広島～山口(角島)	大型(1)	590	100							450	45,000	200	360	72,000	290	290	84,100	201,100	—	—	—	211,155	73,500	34.8						
		Dv	同上	175	H20.5(2泊)	広島～柳川	大型(1)	760	100	450	45,000	200	360	72,000	460	290	133,400	250,400	—	—	—	262,920	94,500	35.9										
								176	H20.8(1泊)	JICA～中国電力(株)南原研究所	小型(1)	440	100	290	29,000	200	230	46,000	140	170	23,800	98,800	—	—	—	103,740	59,850	57.7						
								177	H20.9(3泊)	中学校～福山箕沖野球場	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5400	48,600	51,030	40,824	37,905	92.8					
								178	H20.9	中学校～福山体育館	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	5400	59,400	62,370	49,896	37,905	76					
		Bl	同上	179	H20.9	尾道～広島	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,375	100										
								180	H20.9	尾道～庄原	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,800	100							
								Ce	同上	181	H20.10	安芸郡海田町～広島市内	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54,600	100					
		182	H20.10	岡山	大型(1)	460	100							450	45,000	200	360	72,000	160	290	46,400	163,400	—	—	—	171,570	143,325	83.5						
		Bo	同上	183	H20.9	東広島～広島駅～奈良	大型(1)	820	100	450	45,000	200	360	72,000	520	290	150,800	267,800	—	—	—	281,190	105,000	37.3										
								184	H20.9(1泊)	京都～広島	大型(1)	470	100	450	45,000	200	360	72,000	170	290	49,300	166,300	—	—	—	174,615	76,125	43.6						
								185	H20.10(1泊)	東京～広島	大型(1)	1,000	100	450	45,000	200	360	72,000	700	290	203,000	320,000	—	—	—	336,000	144,375	43						
		Dz	同上	186	H20.9(1泊)	新山口駅～津和野～萩～青海島～下関～門司～下関～岩国～福山	大型(1)	890	100	450	45,000	200	360	72,000	590	290	171,100	288,100	—	—	—	302,505	94,500	31.2										
								187	H20.9(1泊)	岡山駅～玉違温泉～出雲大社～石見銀山～平和記念公園～広島駅	大型(1)	680	100	450	45,000	200	360	72,000	380	290	110,200	227,200	—	—	—	238,560	94,500	39.6						
188	H20.5(2泊)							中学校～神戸～奈良～京都～大阪～広島	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	304,500	100								
189	H20.5(1泊)							広島～秋芳洞～萩～門司～下関～広島	大型(1)	560	100	450	45,000	200	360	72,000	260	290	75,400	192,400	—	—	—	202,020	157,500	78								

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額													収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する収受率 (Q) (P/(N又は O))			
								①キロ制運賃								②時間制運賃									
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価 (L) (K×L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM× 1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)					
		Ag	同上	190	H20.5	福山～大阪	大型(1)	620	100	450	45,000	200	360	72,000	320	290	92,800	209,800	—	—	—	220,290	—	94,500	42.9
				191	H20.5(1泊)	福山～下関～つくの温泉～萩 ～秋芳洞～福山	大型(1)	800	100	450	45,000	200	360	72,000	500	290	145,000	262,000	—	—	—	275,100	—	189,000	68.7
				192	H20.5(1泊)	福山～姫路～有馬温泉～関西 国際空港～福山	大型(1)	810	100	450	45,000	200	360	72,000	510	290	147,900	264,900	—	—	—	278,145	—	189,000	68
				193	H20.5(1泊)	福山～長浜～東尋坊～芦原温 泉～丸岡城～永平寺～福山	大型(1)	1,150	100	450	45,000	200	360	72,000	850	290	246,500	363,500	—	—	—	381,675	—	241,500	63.3
		Co	同上	194	H20.5	福山～岩国(米軍基地)	大型(1)	310	100	450	45,000	200	360	72,000	10	290	2,900	119,900	—	—	—	125,895	—	84,000	66.7
				195	H20.5(1泊)	福山～津和野～萩～秋芳洞～ 錦帯橋～福山	大型(1)	680	100	450	45,000	200	360	72,000	380	290	110,200	227,200	—	—	—	238,560	—	126,000	52.8
		Cr	同上	196	H20.5	広島～姫路	大型(1)	520	100	450	45,000	200	360	72,000	220	290	63,800	180,800	—	—	—	189,840	—	94,500	49.8
				197	H20.5	広島～錦帯橋	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84,000	100
				198	H20.5(3泊)	広島～高千穂～霧島温泉～阿 蘇～広島	大型(1)	1,470	100	450	45,000	200	360	72,000	1,170	290	339,300	456,300	—	—	—	479,115	—	367,500	76.7
				199	H20.5	広島～萩山～米子～広島	中型(1)	620	100	360	36,000	200	260	52,000	320	200	64,000	152,000	—	—	—	159,600	—	90,000	56.4
四国	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,080円～13,920円 ②中型 7,800円～11,960円 ③小型 6,300円～9,660円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 470円～720円 ii) 101～300キロ 370円～560円 iii) 301キロ以上 290円～440円 ②中型 i) 100キロまで 410円～620円 ii) 101～300キロ 300円～460円 iii) 301キロ以上 230円～360円 ③小型 i) 100キロまで 320円～480円 ii) 101～300キロ 260円～400円 iii) 301キロ以上 200円～310円	Be	①時間・キロ選択制運賃、行先別運賃 ②公示運賃額のとおり	200	H20.5	高松市～岡山県笠岡市	大型(3) 中型(1)	220	100	470 410	141,000(3) 41,000(1)	120	370 300	133,200(3) 36,000(1)	0	290 230	0	351,200(4)	—	—	—	368,760	—	330,750	89.7
				201	H20.5(1泊)	香川県綾川町～京都	大型(1)	640	100	470	47,000	200	370	74,000	340	290	98,600	219,600	—	—	—	230,580	—	157,500	68.3
				202	H20.5	高松市～愛媛県松山市	大型(7)	350	100	470	329,000	200	370	518,000	50	290	101,500	948,500	—	—	—	995,925	—	661,500	66.4
				203	H20.5(3泊)	高松市～滋賀県	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315,000	100
				204	H20.5	徳島県文理大学～高松市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94,500	100
				205	H20.5(1泊)	高松市～岡山県高梁市	大型(1)	270	100	720	72,000	170	560	95,200	0	440	0	167,200	—	—	—	175,560	140,448	152,250	108.4
				206	H20.5	高松港～高松市内遊覧	大型(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13920	167,040	175,392	—	182,700	104.2
				207	H20.5	高松市～岡山市、倉敷市、総社 市	大型(1)	390	100	470	47,000	200	370	74,000	90	290	26,100	147,100	—	—	—	154,455	—	73,500	47.6
				208	H20.5(1泊)	高松市～東京	大型(1)	1,480	100	470	47,000	200	370	74,000	1,180	290	342,200	463,200	—	—	—	486,360	—	304,500	62.6
				209	H20.5	高松市～岡山県美作	大型(1)	490	100	470	47,000	200	370	74,000	190	290	55,100	176,100	—	—	—	184,905	—	73,500	39.8
				210	H20.5(1泊)	高松市～広島市	大型(1)	500	100	470	47,000	200	370	74,000	200	290	58,000	179,000	—	—	—	187,950	—	136,500	72.6
				211	H20.5	高松市～兵庫県明石大橋～和 歌山県高野山	大型(1)	660	100	470	47,000	200	370	74,000	360	290	104,400	225,400	—	—	—	236,670	—	94,500	39.9
				212	H20.5(3泊)	香川県三豊市～吉野ヶ里遺跡 ～長崎～熊本～阿蘇山～太宰 府～スエズワールド～香川県 三豊市	大型(4)	1,790	100	470	188,000	200	370	296,000	1,490	290	1,728,400	2,212,400	—	—	—	2,323,020	—	1,344,000	57.9
				213	H20.5	JR高松駅～明石大橋～京都	大型(1)	540	100	470	47,000	200	370	74,000	240	290	69,600	190,600	—	—	—	200,130	—	126,000	63
		Ev	同上	214	H20.5	葬儀場との送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	6300	56,700	59,535	—	47,250	79.4	
				215	H20.5	香川県内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6300	18,900	19,845	—	17,325	87.3	
				216	H20.5(2泊)	香川県～奈良県	小型(1)	960	100	320	32,000	200	260	52,000	660	200	132,000	216,000	—	—	—	226,800	181,440	92,400	50.9
				217	H20.5	香川県内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	—	30,975	101.8	
				218	H20.5(1泊)	香川県～静岡県	小型(1)	1,350	100	320	32,000	200	260	52,000	1,050	200	210,000	294,000	—	—	—	308,700	—	143,325	46.4
				219	H20.5	送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	—	30,975	106.7	
				220	H20.5	香川県内	小型(1)	270	100	320	32,000	170	260	44,200	0	200	0	76,200	—	—	—	80,010	64,008	38,588	60.3
		Bg	同上	221	H20.4	香川県宇多津町～淡路、大阪	大型(1)	500	100	470	47,000	200	370	74,000	200	290	58,000	179,000	—	—	—	187,950	—	120,750	64.2
				222	H20.5	香川県坂出市～京都府	大型(1)	590	100	470	47,000	200	370	74,000	290	290	84,100	205,100	—	—	—	215,355	—	94,500	43.9
				223	H20.5	香川県宇多津町～香川県ま んのう町満濃公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	13920	69,600	73,080	58,464	—	60,900	104.2
				224	H20.5	香川県丸亀市～岡山県鏡野町 奥津	大型(1)	390	100	470	47,000	200	370	74,000	90	290	26,100	147,100	—	—	—	154,455	—	89,250	57.8
				225	H20.5	高松市～高知市	大型(1)	360	100	470	47,000	200	370	74,000	60	290	17,400	138,400	—	—	—	145,320	—	78,750	54.2
				226	H20.4(3泊)	香川県善通寺市～北九州市～ 長崎市～佐賀市～太宰府市～ 香川県善通寺市	大型(1)	1,570	100	470	47,000	200	370	74,000	1,270	290	368,300	489,300	—	—	—	513,765	411,012	409,500	99.6
				227	H20.5	香川県観音寺市～岡山県	大型(1)	180	100	470	47,000	80	370	29,600	0	290	0	76,600	—	—	—	80,430	64,344	63,000	97.9
				228	H20.5	水田～生島公園	大型(1)	130	100	470	47,000	30	370	11,100	0	290	0	58,100	—	—	—	61,005	—	56,700	92.9
				229	H20.5	高松市～岡山県倉敷市鷺羽山	大型(1)	140	100	470	47,000	40	370	14,800	0	290	0	61,800	—	—	—	64,890	—	59,850	92.2
				230	H20.5	香川県丸亀市～高松市～明石 大橋～大阪海遊館	大型(1)	500	100	470	47,000	200	370	74,000	200	290	58,000	179,000	—	—	—	187,950	—	84,000	44.7
				231	H20.5	香川県丸亀市～京都府平等院	大型(1)	600	100	470	47,000	200	370	74,000	300	290	87,000	208,000	—	—	—	218,400	—	94,500	43.3
				232	H20.5	瀬戸大橋記念公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9080	63,560	66,738	—	56,700	85
				233	H20.5(1泊)	香川町～九州黒川温泉	大型(1)	830	100	470	47,000	200	370	74,000	530	290	153,700	274,700	—	—	—	288,435	—	168,000	58.2
				234	H20.5(2泊)	高松市～TDR	大型(1)	1,550	100	470	47,000	200	370	74,000	1,250	290	362,500	483,500	—	—	—	507,675	—	294,000	57.9
				235	H20.5(2泊)	香川県善通寺市～(ファミリー)東 京～成田山～鹿島神宮～水戸 ～白石～蔵王～福島～飯坂温 泉～五色沼～会津～香川県善	大型(1)	1,790	100	470	47,000	200	370	74,000	1,490	290	432,100	553,100	—	—	—	580,755	—	317,100	54.6
				236	H20.5(2泊)	香川県琴平町、高松市～TDR	大型(1)	1,660	100	470	47,000	200	370	74,000	1,360	290	394,400	515,400	—	—	—	541,170	—	294,000	54.3
				237	H20.5(2泊)	香川県琴平町、高松市～TDR	大型(1)	1,660	100																

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													受取運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する受取率 (Q) (P/(N又はO))														
								①キロ制運賃									②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM×1.05)	割引後運賃額 (税込) (O)												
								走行距離 (10キロ未満 切り上げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L)					合計 (M) (K×L)											
距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L)	合計 (M) (K×L)																								
Bv	同上				H20.5(1泊)	香川県坂出市～京都	大型(1)	660	100	470	47,000	200	370	74,000	360	290	104,400	225,400	—	—	236,670	157,500	66.5													
						高松市～福岡市～佐賀県有田	大型(1)	1,330	100	470	47,000	200	370	74,000	1,030	290	298,700	419,700	—	—	—	—	440,685	178,500	40.5											
						H20.5	高松市～広島市・呉市	大型(1)	520	100	470	47,000	200	370	74,000	220	290	63,800	184,800	—	—	—	—	194,040	84,000	43.3										
						H20.5	松山市～高松市	大型(1)	330	100	470	47,000	200	370	74,000	30	290	8,700	129,700	—	—	—	—	136,185	105,000	77.1										
						H20.5	香川県宇多津町～香川県まんのう町	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,900	100									
						H20.5	香川県宇多津町～香川県まんのう町	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,800	100								
						H20.5	高松空港～高松市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	9080	45,400	—	—	47,670	29,400	61.7									
						H20.5	高松市～大阪市	大型(1)	470	100	470	47,000	200	370	74,000	170	290	49,300	170,300	—	—	—	—	178,815	84,000	47										
						H20.5	高松市～鳥取県浜田市水族館	大型(1)	700	100	470	47,000	200	370	74,000	400	290	116,000	237,000	—	—	—	—	248,850	99,750	40.1										
						H20.5(4泊)	高松市～滋賀県	大型(1)	1,490	100	470	47,000	200	370	74,000	1,190	290	345,100	466,100	—	—	—	—	489,405	288,750	59										
						H20.5	香川県まんのう町～高松市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	9080	72,640	—	—	76,272	70,350	92.2									
						H20.5	高松市～広島県世羅町	大型(1)	540	100	470	47,000	200	370	74,000	240	290	69,600	190,600	—	—	—	—	200,130	84,000	42										
						H20.5	高松市～広島県世羅町	大型(1)	540	100	470	47,000	200	370	74,000	240	290	69,600	190,600	—	—	—	—	200,130	84,000	42										
						H20.5	高松市～兵庫県明石大橋～神戸空港	大型(1)	360	100	470	47,000	200	370	74,000	60	290	17,400	138,400	—	—	—	—	145,320	58,800	40.5										
						H20.5	高松市～兵庫県淡路島	大型(1)	300	100	470	47,000	200	370	74,000	0	290	0	121,000	—	—	—	—	127,050	73,500	57.9										
						Bw	同上				H20.5	福田港～銀波園	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,735	100						
												H20.5(2泊)	高松空港～剣山～石鐘山～松山空港	小型(1)	590	100	320	32,000	200	260	52,000	290	200	58,000	142,000	—	—	—	—	149,100	126,672	85				
												H20.5(2泊)	高松空港～剣山～石鐘山～松山空港	小型(1)	580	100	320	32,000	200	260	52,000	280	200	56,000	140,000	—	—	—	—	147,000	126,000	85.7				
												H20.5	小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	47,250	71.4			
												H20.5	小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	39,690	60			
												H20.5	小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	47,250	71.4			
												H20.5	坂出港～旅館	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,050	100			
												H20.5	小豆島島内巡拝	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,300	63,000	—	—	66,150	47,250	71.4			
												Am	同上				H20.5	香川県三木町～香川県坂出市瀬戸大橋記念公園	大型(5)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315,000	100
																		H20.5	香川県さぬき市～高校生宅周	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9080	27,240	28,602	22,882
						H20.5	香川県さぬき市～香川県丸亀市レオマワールド	大型(3)	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185,850	100			
						H20.5	香川県大川町～岡山県倉敷市玉島	大型(1)	270	100	470							47,000	170	370	62,900	0	290	0	109,900	—	—	—	—	115,395	92,316	63,000	68.2			
						H20.5	香川県さぬき市～奈良県	大型(2)	500	100	470							94,000	200	370	148,000	200	290	116,000	358,000	—	—	—	—	375,900	189,000	50.3				
H20.5	香川県さぬき市	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	3	7800	23,400	24,570	19,656	14,805	75.3										
H20.5	高知県高松市～大阪市海遊館、大阪城	中型(1)	450	100	410	41,000	200	300	60,000	150	230							34,500	135,500	—	—	—	—	142,275	105,000	73.8										
H20.5(1泊)	香川県東かがわ市～大阪城～京都	中型(2)	—	—	—	—	—	—	—	—	—							—	—	—	—	—	—	—	—	323,700	100									
H20.5(1泊)	香川県さぬき市～長野県大町温泉～アルペン村	中型(2)	1,420	100	410	82,000	200	300	120,000	1,120	230							515,200	717,200	—	—	—	—	753,060	357,000	47.4										
H20.5	高松市～奈良県天理市	大型(1)	530	100	470	47,000	200	370	74,000	230	290							66,700	187,700	—	—	—	—	197,085	94,500	47.9										
Cx	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり				H20.5(3泊)	高松市～長崎県佐世保市野球場～香川県坂出市瀬戸大橋記念公園～高松市	大型(1)	1,440	100	470	47,000	200	370	74,000	1,140	290	330,600	451,600	—	—	—	—	474,180	378,000	79.7											
						H20.5(1泊)	香川県三木町～愛媛県新居浜市	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	9,080	145,280	152,544	122,035	115,500	94.6										
						H20.5	高松市～高知県高知球場	大型(1)	280	100	470	47,000	180	370	66,600	0	290	0	113,600	—	—	—	—	119,280	105,000	88										
						H20.5	高松市～香川県まんのう町満濃池	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93,450	100									
						H20.5	高松市～高松市屋島	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,800	100									
						H20.5	香川県綾川町～高松市屋島・栗林公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9080	81,720	85,806	—	—	60,900	71									
						H20.5	高松市～大阪市IT専門学校	中型(1)	570	100	410	41,000	200	300	60,000	270	230	62,100	163,100	—	—	—	—	171,255	89,250	52.1										
						H20.5	高松市～高松市屋島	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,800	100									
						H20.5	香川県綾川町～高松市屋島・栗林公園	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	9080	81,720	85,806	—	—	60,900	71									
						H20.5(1泊)	香川県丸亀市～富山県宇奈月・黒部、立山	大型(1)	1,620	100	470	47,000	200	370	74,000	1,320	290	382,800	503,800	—	—	—	—	528,990	132,300	25										
H20.5(2泊)	高松市～佐賀県唐津市～長崎県杵坂	大型(1)	1,270	100	470	47,000	200	370	74,000	970	290	281,300	402,300	—	—	—	—	422,415	231,000	54.7																
H20.5(2泊)	香川県宇多津町～長野県伊那、野沢、軽井沢、善光寺	大型(1)	1,710	100	470	47,000	200	370	74,000	1,410	290	408,900	529,900	—	—	—	—	556,395	252,000	45.3																

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													収受運賃額(税込) (P)	届出運賃に対する収受率(Q) (P/(N又はO))			
								①キロ制運賃						②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM)×1.05			割引後運賃額(税込) (O)		
								走行距離 (10キロ未満 切り上げ)	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	合計 (J) (C+F+I)	拘束時間 (K)					単価 (L)	合計 (M) (K×L)
		Df	①時間・キロ選択制運賃、行先別運賃 ②公示運賃額のとおり	289	H20.5	香川県さぬき市鴨庄～岡山市最上稲荷	小型(1)	270	100	320	32,000	170	260	44,200	0	200	0	76,200	—	—	—	80,010	—	63,000	78.7
				290	H20.5	香川県さぬき市～三重県長島町なばなの里	中型(1)	700	100	410	41,000	200	300	60,000	400	230	92,000	193,000	—	—	—	202,650	—	78,225	38.6
				291	H20.5	香川県多度津町～徳島県つるぎ町	小型(1)	250	100	320	32,000	150	260	39,000	0	200	0	71,000	—	—	—	74,550	59,640	47,250	79.2
				292	H20.5(1泊)	香川県坂出市～愛媛県西予市～愛媛県大洲市	大型(1)	620	100	470	47,000	200	370	74,000	320	290	92,800	213,800	—	—	—	224,490	—	132,300	58.9
				293	H20.5	高松市～高松市さぬきこどもの国	中型(1)	130	100	410	41,000	30	300	9,000	0	230	0	50,000	—	—	—	52,500	—	39,149	74.6
				294	H20.5	高松市～広島空港	大型(1)	380	100	470	47,000	200	370	74,000	80	290	23,200	144,200	—	—	—	151,410	—	72,969	48.2
				295	H20.5	徳島県小松島市～徳島県鳴門市大塚国際美術館	大型(1)	190	100	470	47,000	90	370	33,300	0	290	0	80,300	—	—	—	84,315	—	53,970	64
				296	H20.5(1泊)	高松市～奈良県生駒市	小型(1)	700	100	320	32,000	200	260	52,000	400	200	80,000	164,000	—	—	—	172,200	—	124,950	72.6
				297	H20.5	香川県さぬき市～徳島市	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	7800	85,800	90,090	—	40,162	44.6
				298	H20.5	高松市～徳島県美馬市	中型(1)	250	100	410	41,000	150	300	45,000	0	230	0	86,000	—	—	—	90,300	—	66,150	73.3
九州	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,150円～14,030円 ②中型 7,130円～10,930円 ③小型 6,080円～9,320円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 500円～760円 ii) 101～300キロ 380円～590円 iii) 301キロ以上 300円～460円 ②中型 i) 100キロまで 380円～590円 ii) 101～300キロ 290円～450円 iii) 301キロ以上 240円～370円 ③小型 i) 100キロまで 310円～470円 ii) 101～300キロ 240円～370円 iii) 301キロ以上 210円～320円	Ae	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	299	H20.5	福岡ファームランド～山鹿～湯布院～別府	大型(1)	310	100	500	50,000	200	380	76,000	10	300	3,000	129,000	—	—	—	135,450	—	39,900	29.5
				300	H20.5	ホテル(福岡)～虹の松原～大川内山～ホテル	大型(1)	260	100	500	50,000	160	380	60,800	0	300	0	110,800	—	—	—	116,340	—	42,000	36.1
				301	H20.5	ホテル～熊本城～太宰府～新門司港	大型(1)	380	100	500	50,000	200	380	76,000	80	300	24,000	150,000	—	—	—	157,500	—	42,000	26.7
				302	H20.5(2泊)	大分空港～太宰府～ビラバーク～ホテル～阿蘇～黒川～ホテル～高崎山～大分空港	大型(1)	640	100	500	50,000	200	380	76,000	340	300	102,000	228,000	—	—	—	239,400	—	126,000	52.6
				303	H20.5(3泊)	博多港～MK太宰府～福佐山観光H～原爆資料館～雲仙～島原～熊本H～やまなみ～民芸村～かまど地獄～津久見H～太宰府～キャナルシティ～博多港	大型(1)	740	100	500	50,000	200	380	76,000	440	300	132,000	258,000	—	—	—	270,900	—	147,000	54.3
				304	H20.5(1泊)	福岡空港～各地～杉の井H～各地～新門司港	大型(1)	670	100	500	50,000	200	380	76,000	370	300	111,000	237,000	—	—	—	248,850	—	84,000	33.8
		Bj	同上	305	H20.5(2泊)	博多港～阿蘇～佐世保(ハウステンボス)～博多港	大型(1)	730	100	500	50,000	200	380	76,000	430	300	129,000	255,000	—	—	—	267,750	—	126,000	47.1
				306	H20.5(1泊)	博多港～別府～太宰府～福岡	小型(1)	500	100	310	31,000	200	240	48,000	200	210	42,000	121,000	—	—	—	127,050	—	63,000	49.6
				307	H20.5	鳥栖～高須高原	大型(1)	80	80	500	40,000	0	380	0	0	300	0	40,000	—	—	—	42,000	—	33,075	78.8
				308	H20.5(3泊)	博多港～別府～阿蘇～島原～雲仙～長崎～太宰府～博多港	中型(1)	680	100	380	38,000	200	290	58,000	380	240	91,200	187,200	—	—	—	196,560	—	147,000	74.8
		Bk	同上	309	H20.9(2泊)	博多駅・小倉駅～梅田・京都	大型(1)	1,410	100	500	50,000	200	380	76,000	1,110	300	333,000	459,000	—	—	—	481,950	—	152,250	31.6
				310	H20.11	福岡県篠栗町国分寺～篠栗町	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57,750	100
				311	H20.11	特別支援学校	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,754	100
		Br	同上	312	H20.5(2泊)	福岡(那珂川)～伊丹市	大型(1)	1,330	100	500	50,000	200	380	76,000	1,030	300	309,000	435,000	—	—	—	456,750	—	262,542	57.5
				313	H20.5	福岡(大牟田)～熊本(山鹿)～福岡(宗像)	大型(1)	450	100	500	50,000	200	380	76,000	150	300	45,000	171,000	—	—	—	179,550	—	50,715	28.2
				314	H20.5	福岡(田川)～熊本(天草)	大型(1)	490	100	500	50,000	200	380	76,000	190	300	57,000	183,000	—	—	—	192,150	—	93,713	48.8
				315	H20.5(1泊)	博多駅～湯布院～阿蘇～北九州小倉駅	大型(1)	730	100	500	50,000	200	380	76,000	430	300	129,000	255,000	—	—	—	267,750	—	132,300	49.4
				316	H20.5	博多駅～唐津～島原～北九州小倉駅	大型(1)	510	100	500	50,000	200	380	76,000	210	300	63,000	189,000	—	—	—	198,450	—	60,638	30.6
				317	H20.5	福岡(春日市)～唐津～伊万里～福岡(春日市)	大型(1)	180	100	500	50,000	80	380	30,400	0	300	0	80,400	—	—	—	84,420	—	66,150	78.4
				318	H20.5(2泊)	博多駅～琴平温泉～高知(足摺)～博多駅	大型(1)	1,180	100	500	50,000	200	380	76,000	880	300	264,000	390,000	—	—	—	409,500	—	231,525	56.5
		Cu	同上	319	H20.11(1泊)	福岡(小倉・博多)～鹿児島(指宿)	大型(1)	1,040	100	500	50,000	200	380	76,000	740	300	222,000	348,000	—	—	—	365,400	—	198,450	54.3
				320	H20.10	福岡(博多・小倉)～東京	大型(1)	2,480	100	500	50,000	200	380	76,000	2,180	300	654,000	780,000	—	—	—	819,000	—	266,700	32.6
				321	H20.11	福岡(博多・小倉)～梅田・京都	大型(1)	1,760	100	500	50,000	200	380	76,000	1,460	300	438,000	564,000	—	—	—	592,200	—	192,150	32.4
		Dg	同上	322	H20.11(1泊)	福岡(朝倉市)～鹿児島	大型(1)	660	100	500	50,000	200	380	76,000	360	300	108,000	234,000	—	—	—	245,700	—	231,525	94.2
				323	H20.8(2泊)	福岡市～埼玉(川口市)	大型(1)	2,800	100	500	50,000	200	380	76,000	2,500	300	750,000	876,000	—	—	—	919,800	—	633,938	68.9
				324	H20.5	福岡(筑紫野市)～山口県	大型(1)	400	100	500	50,000	200	380	76,000	100	300	30,000	156,000	—	—	—	163,800	—	60,638	37
				325	H20.5(2泊)	福岡(筑後市)～静岡(大石寺)	大型(1)	2,170	100	500	50,000	200	380	76,000	1,870	300	561,000	687,000	—	—	—	721,350	—	367,500	50.9
		Er	同上	326	H20.5(1泊)	福岡(黒木町)～宮崎～熊本～福岡(黒木町)	小型(1)	760	100	310	31,000	200	240	48,000	460	210	96,600	175,600	—	—	—	184,380	—	86,326	46.8
				327	H20.5	福岡(久留米市)～臼杵	小型(1)	420	100	310	31,000	200	240	48,000	120	210	25,200	104,200	—	—	—	109,410	—	48,038	43.9
				328	H20.5(2泊)	福岡(久留米市)～宮崎～熊本～福岡(久留米市)	中型(1)	1,560	100	380	38,000	200	290	58,000	1,260	240	302,400	398,400	—	—	—	418,320	—	168,998	40.4
				329	H20.5	特別支援学校	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,946	100

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運行台数)	届出運賃額													収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))				
								①キロ制運賃									②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)		
								走行距離 (10キロ未満 切上げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価 (L)					合計 (M) (K×L)	
	距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)																	
		Ex	同上		330	H20.5(1泊)	福岡(新門司港)～熊本～別府～福岡空港	中型(1)	750	100	380	38,000	200	290	58,000	450	240	108,000	204,000	—	—	—	214,200	69,300	32.4	
					331	H20.5(2泊)	博多港～別府～宗像～博多港	大型(1)	720	100	500	50,000	200	380	76,000	420	300	126,000	252,000	—	—	—	264,600	132,300	50	
					332	H20.5(2泊)	福岡空港～北九州市(八幡)～別府～福岡空港	大型(1)	790	100	500	50,000	200	380	76,000	490	300	147,000	273,000	—	—	—	286,650	126,000	44	
					333	H20.5	久留米～武雄～久留米	大型(1)	230	100	500	50,000	130	380	49,400	0	300	0	99,400	—	—	—	104,370	83,496	55,125	66
					334	H20.5(3泊)	博多港～別府～熊本～雲仙～長崎～博多港	中型(1)	810	100	380	38,000	200	290	58,000	510	240	122,400	218,400	—	—	—	229,320	147,000	64.1	
		335	H20.5(1泊)	博多港～別府	大型(1)	690	100	500	50,000	200	380	76,000	390	300	117,000	243,000	—	—	—	255,150	84,000	32.9				
		336	H20.5(3泊)	宮崎空港～宮崎～日向～南関	中型(1)	680	100	380	38,000	200	290	58,000	380	240	91,200	187,200	—	—	—	196,560	173,250	88.1				
		337	H20.8(1泊)	福岡(小倉・博多)～鹿児島(指宿)	大型(1)	1,040	100	500	50,000	200	380	76,000	740	300	222,000	348,000	—	—	—	365,400	104,344	28.6				
		338	H20.8(1泊)	福岡(小倉・博多)～鹿児島(指宿)	大型(1)	1,030	100	500	50,000	200	380	76,000	730	300	219,000	345,000	—	—	—	362,250	74,970	20.7				
		339	H20.5	福岡(小倉・博多)～天草	大型(1)	780	100	500	50,000	200	380	76,000	480	300	144,000	270,000	—	—	—	283,500	63,000	22.2				
沖縄	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,030円～12,310円 ②中型 6,380円～9,780円 ③小型 5,180円～7,940円	Dd	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	340	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	8,030	192,720	202,356	149,100	73.7			
				341	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	8,030	152,570	160,199	143,998	89.9		
				342	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	8,030	176,660	185,493	141,750	76.4		
	343	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	8,030	192,720	202,356	141,750	70					
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 410円～630円 ii)101～300キロ 350円～530円 iii)301キロ以上 280円～430円 ②中型 i)100キロまで 350円～530円 ii)101～300キロ 280円～430円 iii)301キロ以上 220円～330円 ③小型 i)100キロまで 290円～440円 ii)101～300キロ 220円～330円 iii)301キロ以上 180円～280円	Ch	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃範囲内の下記の金額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 10,700円 ②中型 8,500円 ③小型 6,900円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 550円 ii)101～300キロ 460円 iii)301キロ以上 370円 ②中型 i)100キロまで 460円 ii)101～300キロ 370円 iii)301キロ以上 290円 ③小型 i)100キロまで 420円 ii)101～300キロ 320円 iii)301キロ以上 260円	344	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	10,700	171,200	179,760	162,750	90.5			
				Ab	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃の上限額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 12,310円 ②中型 9,780円 ③小型 7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 630円 ii)101～300キロ 530円 iii)301キロ以上 430円 ②中型 i)100キロまで 530円 ii)101～300キロ 430円 iii)301キロ以上 330円 ③小型 i)100キロまで 440円 ii)101～300キロ 330円 iii)301キロ以上 280円	345	H20.5	送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7,940	23,820	25,011	13,072	52.3	
				346	H20.5	県内観光	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7,940	55,580	58,359	59,058	101.2			
				347	H20.11	県内観光	中型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52,500	100			

運輸局等	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	事例 No.	運行年月	行程、目的地の概要	車種(運 行台数)	届出運賃額											受取運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対 する受取率 (Q) (P/(N又は O))						
								①キロ制運賃						②時間制運賃							合計 (J) (C+F+I)	拘束 時間 (K)	単価(L) (M/L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)
								走行距離 (10キロ未 滿切り上 げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計	単価	小計	合計								
(A)	(B)	(C) (A×B)	(D)	(E)	(F) (D×E)	(G)	(H)	(I) (G×H)	(J)	(K)	(L)	(M)	(N)	(O)												
		Ci	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃範囲内の下記の金額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 10,700円 ②中型 8,500円 ③小型 6,900円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 550円 ii) 101～300キロ 460円 iii) 301キロ以上 370円 ②中型 i) 100キロまで 460円 ii) 101～300キロ 370円 iii) 301キロ以上 290円 ③小型 i) 100キロまで 420円 ii) 101～300キロ 320円 iii) 301キロ以上 260円	348	H20.5(1泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6,900	62,100	65,205	69,100	106			
		As	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	349	H20.5(2泊)	県内観光	中型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	147,500	100			
				350	H20.5(2泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126,000	100			
		Bx	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃の上限額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 12,310円 ②中型 9,780円 ③小型 7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i) 100キロまで 630円 ii) 101～300キロ 530円 iii) 301キロ以上 430円 ②中型 i) 100キロまで 530円 ii) 101～300キロ 430円 iii) 301キロ以上 330円 ③小型 i) 100キロまで 440円 ii) 101～300キロ 330円 iii) 301キロ以上 280円	351	H20.5(1泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	12,310	172,340	180,957	63,000	34.8				
				352	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	12,310	246,200	258,510	160,000	61.9				
				353	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	165,000	58				
				354	H20.5(1泊)	県内観光	中型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	9,780	156,480	164,304	95,000	57.8				
				355	H20.5(2泊)	県内観光	中型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	9,780	195,600	205,380	105,000	51.1				
				356	H20.5	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	7,940	63,520	66,696	27,000	40.5				
				357	H20.5(4泊)	県内観光	大型(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	12,310	1,329,480	1,395,954	441,000	31.6				
				358	H20.5(2泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	7,940	158,800	166,740	75,000	45				
				359	H20.5(2泊)	県内観光	大型(3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	812,460	853,083	573,300	67.2				
				360	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	166,950	58.7				
				361	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	12,310	98,480	103,404	79,800	77.2				
				362	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	168,000	59.1				
				363	H20.5(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	12,310	270,820	284,361	158,000	55.6				
		Cq	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃額のとおり	364	H19.12(3泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	8,030	208,780	219,219	125,000	57				
				365	H19.12	送迎	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	8,030	56,210	59,021	35,000	59.3				
				366	H19.12(2泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200,025	100				
				367	H19.12(1泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,450	100				
				368	H19.12(1泊)	県内観光	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	135,450	100				
				369	H19.12	送迎	大型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36,750	100				
														平均受取率		62.3										

(注) 1 当省の調査結果による。

2 運賃の收受状況を確認することができた76事業者369運送事例の数値である。

3 届出運賃(キロ制運賃)の算定対象となる走行距離には、「料金」の算定対象となる「回送距離」を含むものがある。

4 届出運賃は、受取運賃が事業者の届出運賃額の上限額を上回る場合は上限額、届出運賃額の下限額を下回る場合は下限額、上限・下限の幅を設けていない事業者については、その金額に基づき算出した。

5 割引後運賃額(O)は、運賃額(J)から、学校教育法による学校に通学又は通園する者の団体については2割、身体障害者福祉法及び児童福祉法の適用を受ける者の団体については3割に相当する金額を差し引いた金額を示す。

6 受取率は、各事業者の届出運賃額に対する受取運賃額の割合を示す(上限額と下限額の範囲内にあるものについては100%とした。)

7 届出運賃を收受していないもの(下限額を下回るもの又は上限額を上回るもの)について、届出運賃額の積算内訳を記載した。

表Ⅱ-2-(1)-⑦ 届出運賃の收受率区分表

(単位：件、%)

收受率		件数		合計
50%未満	20%未満	0 (0.0)	133 (36.0)	369 (100)
	20～30%未満	15 (4.1)		
	30～40%未満	50 (13.6)		
	40～50%未満	68 (18.4)		
50%以上 100%未満	50～60%未満	72 (19.5)	180 (48.8)	
	60～70%未満	42 (11.4)		
	70～80%未満	38 (10.3)		
	80～90%未満	15 (4.1)		
	90～100%未満	13 (3.5)		
100%		44(11.9)		
100%超		12 (3.3)		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本表は、「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）」において算出した76事業者369運送契約の届出運賃の收受率をその割合に応じて区分けしたものである。

運輸局	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	運行日等	行程、目的地	車種(運行台数)	届出運賃による算出額													収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に 対する収受率 (Q) (P/(N又はO))			
							①キロ制運賃									②時間制運賃						運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)	
							走行距離 (10キロ未 満切り上 げ)	100キロまでの運賃			101～300キロの運賃			300キロ以上の運賃			合計 (J) (C+F+H)	拘束 時間 (K)	単価 (L)					合計 (M) (K×L)
								距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)								
北海道	1 時間制運賃(1時間当たり) 小型 5,250円～8,050円	Aw	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃のとおり	H20.5	釧路町内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	8050	32,200	33,810	27,048	30,000	110.9		
中部	キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 440円～680円 ii)101～300キロ 350円～540円 iii)301キロ以上 260円～400円	Eu	同上	H20.5	名古屋市～岡崎市	大型(1)	120	100	680	68,000	20	540	10,800	0	400	0	78,800	—	—	82,740	—	105,000	126.9	
		Cc	同上	H20.5(1泊)	奈良、京都	大型(1)	320	100	680	68,000	200	540	108,000	20	400	8,000	184,000	—	—	193,200	—	220,500	114.1	
近畿	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,330円～12,770円	Cp	同上	H20.5	小学校～プール(往復)	中型(1)	70	70	580	40,600	0	450	0	0	310	0	40,600	—	—	42,630	34,104	36,750	107.8	
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ②中型 i)100キロまで 380円～580円 ii)101～300キロ 290円～450円 iii)301キロ以上 200円～310円	Du	同上	H20.10	ホテル～大阪市内施設(往復)	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	12770	76,620	80,451	—	94,500	117.5		
四国	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 9,080円～13,920円 ②中型 7,800円～11,960円 ③小型 6,300円～9,660円	Be	同上	H20.5(1泊)	高松市～岡山県高梁市	大型(1)	270	100	720	72,000	170	560	95,200	0	440	0	167,200	—	—	175,560	140,448	152,250	108.4	
				H20.5	高松港～高松市内遊覧	大型(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	13920	167,040	175,392	—	182,700	104.2
	2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 470円～720円 ii)101～300キロ 370円～560円 iii)301キロ以上 290円～440円 ②中型 i)100キロまで 410円～620円 ii)101～300キロ 300円～460円 iii)301キロ以上 230円～360円 ③小型 i)100キロまで 320円～480円 ii)101～300キロ 260円～400円 iii)301キロ以上 200円～310円	Ev	同上	H20.5	香川県内	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	—	30,975	101.8		
				H20.5	葬儀場との送迎	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	9660	28,980	30,429	—	33,075	108.7	
	Bg	同上	H20.5	香川県宇多津町～香川県まんのう町満濃公園(往復)	大型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	13920	69,600	73,080	58,464	60,900	104.2		
沖縄	1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 8,030円～12,310円 ②中型 6,380円～9,780円 ③小型 5,180円～7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 410円～630円 ii)101～300キロ 350円～530円 iii)301キロ以上 280円～430円 ②中型 i)100キロまで 350円～530円 ii)101～300キロ 280円～430円 iii)301キロ以上 220円～330円 ③小型 i)100キロまで 290円～440円 ii)101～300キロ 220円～330円 iii)301キロ以上	Ab	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃の上限額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 12,310円 ②中型 9,780円 ③小型 7,940円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 630円 ii)101～300キロ 530円 iii)301キロ以上 430円 ②中型 i)100キロまで 530円 ii)101～300キロ 430円 iii)301キロ以上 330円 ③小型 i)100キロまで 440円 ii)101～300キロ 330円	H20.5	県内観光	小型(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7940	55,580	58,359	—	59,058	101.2	

運輸局	公示運賃	事業者	届出運賃の設定状況 (①種類、②金額)	運行日等	行程、目的地	車種(運行台数)	届出運賃による算出額											収受運賃額 (税込) (P)	届出運賃に対する収受率 (Q) (P/(N又はO))				
							①キロ制運賃						②時間制運賃			合計 (J) (C+F+I)	拘束時間 (K)			単価 (L)	合計 (M) (K×L)	運賃額(税込) (N) (J又はM)× 1.05	割引後運賃額 (税込) (O)
							走行距離 (10キロ未満切り上げ)	100キロまでの運賃		101～300キロの運賃		300キロ以上の運賃		合計	合計								
距離 (A)	単価 (B)	小計 (C) (A×B)	距離 (D)	単価 (E)	小計 (F) (D×E)	距離 (G)	単価 (H)	小計 (I) (G×H)	合計	合計													
		C1	①時間・キロ選択制運賃 ②公示運賃範囲内の下記の金額 1 時間制運賃(1時間当たり) ①大型 10,700円 ②中型 8,500円 ③小型 6,900円 2 キロ制運賃(1キロメートル当たり) ①大型 i)100キロまで 550円 ii)101～300キロ 460円 iii)301キロ以上 370円 ②中型 i)100キロまで 460円 ii)101～300キロ 370円 iii)301キロ以上 290円 ③小型 i)100キロまで 420円 ii)101～300キロ 320円 iii)301キロ以上 260円	H20.5(1泊)	県内観光	小型(1)	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6900	62,100	65,205	69,100	106			

- (注) 1 当省の調査結果による。
2 届出運賃(キロ制運賃)の算定対象となる走行距離には、「料金」の算定対象となる「回送距離」を含むものがある。
3 収受率は、各事業者の届出運賃の上限額(上限・下限の幅を設けていない事業者については、その金額)に対する収受運賃額の割合を示す。

事例Ⅱ-2-(1)-③ 届出運賃の收受率が20%程度となっている例

(単位：円、%)

事業者	運行日、行程	届出運賃 (a)	收受運賃 (b)	手数料(收受 運賃に対す る割合) (c)	手数料徴収 後の收受運 賃 (b-c) (d)	收受率 ① (b/a) ② (d/a)
Aw	H20.5.5 釧路町～中標津 ～旭川(往復)	276,800	61,905	9,285(15.0)	52,619	①22.4 ②19.0

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 表中の金額は、すべて税(消費税)抜き額である。
 3 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)」において算出した数値である。

表Ⅱ-2-(1)-⑧ 届出運賃の收受状況

内容	事業者数(%)
届出運賃を收受できていない運送契約を締結したことはない	212(8.1)
届出運賃が收受できていない	2,417(91.9)
合計	2,629(100)

- (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。

表Ⅱ-2-(1)-⑨ 貸切バス事業者における届出運賃の收受状況

(単位：事業者、%)

区分	回答数	50% 未満	50～ 60% 未満	60～ 70% 未満	70～ 80% 未満	80～ 90% 未満	90～ 100% 未満	100%
旅行者	1,830 (100)	354 (19.3)	324 (17.7)	353 (19.3)	347 (19.0)	288 (15.7)	117 (6.4)	47 (2.6)
		1,783(97.4)						
自治体・ 学校関係	1,952 (100)	319 (16.3)	269 (13.8)	307 (15.7)	401 (20.5)	323 (16.5)	207 (10.6)	126 (6.5)
		1,826(93.5)						
個人	2,011 (100)	242 (12.0)	190 (9.4)	266 (13.2)	409 (20.3)	389 (19.3)	333 (16.6)	182 (9.1)
		1,829(90.9)						
他の貸切バ ス事業者	1,709 (100)	339 (24.7)	267 (19.5)	317 (23.1)	340 (24.8)	262 (19.1)	130 (9.5)	54 (3.2)
		1,655(96.8)						
自社ツアー	686 (100)	152 (24.0)	55 (8.7)	79 (12.5)	107 (16.9)	116 (18.3)	95 (15.0)	82 (12.0)
		604(88.0)						

- (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。

表Ⅱ－２－(1)－⑩ 貸切バス事業者が届出運賃を収受できていない理由

(単位：事業者、%)

届出運賃を収受できていない理由	事業者数
規制緩和による貸切バス市場の供給過剰状態により、契約相手先の主導による届出運賃・料金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。	45 (59.2)
採算が確保できれば、届出運賃を下回る安い運賃・料金の単価で自ら契約している。	20 (26.3)
無回答	11 (14.5)
合計	76 (100)

(注) 1 当省の調査結果による。

2 () 内は、構成比である。

事例Ⅱ－２－(1)－④ 貸切バス事業者が届出運賃と異なる独自の運賃表を作成・使用している例

事業者	内容
Ca (愛知県)	<p>同事業者は、公示運賃に準拠して届出運賃を設定している。</p> <p>しかし、同事業者では、旅行業者等との運送契約において、届出運賃ではなく、実勢価格を参考に独自の運賃表を作成し、この無届の設定運賃により協議を行っている。</p> <p>同事業者が独自に作成した運賃表をみると、目的地（距離）に応じて運賃を設定しており、400 kmの運行（日帰り）の場合、10万5,000円ないし12万6,000円となるが、これを届出運賃の下限額（14万7,000円）と比較すると、その割合は71%ないし85%程度となる。</p> <p>同事業者は、届出運賃を下回る無届の運賃表により運送契約を行っている理由として、届出運賃に基づいた料金設定では旅行業者等と折り合いがつかず、受注が困難となることから、届出運賃よりも低い運賃設定にせざるを得ないとしている。</p>
Bg (香川県)	<p>同事業者は、公示運賃に準拠して届出運賃を設定している。</p> <p>しかし、同事業者では、貸切バスの運賃の実勢価格が下がっていることから、届出運賃ではなく、実勢価格を参考に独自の運賃表（一般貸切用、遠足・送迎バス用）を作成し、この無届の設定運賃により旅行業者等と協議を行っている。</p> <p>独自に作成した運賃表をみると、一般貸切用では、目的地（距離）、曜日及びシーズンに応じて運賃が設定されており、400 kmの運行（日帰り）を例に届出運賃の下限額（15万7,500円）と比較すると、運賃が最も高い繁忙期の日曜日は12万6,000円で届出運賃の80%、最も安い閑散期の平日は8万4,000円で53%となる。</p> <p>遠足・送迎バス用では、出発地、目的地及びシーズンに応じて運賃が設定されており、400 kmの運行（日帰り）を例に届出運賃の下限額（12万6,000円（学生割引））と比較すると、繁忙期は11万5,500円で届出運賃の92%、閑散期は9万7,650円で78%となる。</p>
Dm (香川県)	<p>同事業者は、公示運賃に準拠して届出運賃を設定している。</p> <p>しかし、同事業者では、貸切バスの運賃の実勢価格が下がっていることから、届出運賃ではなく、実勢価格を参考に独自の運賃表を作成し、この無届の設定運賃により旅行業者等と協議を行っている。</p> <p>独自に作成した運賃表をみると、目的地（距離）、曜日及びシーズンに応じて運賃が設定されており、400 kmの運行（日帰り）を例に届出運賃の下限額（15万7,500円）と比較すると、運賃が最も高い秋シーズンの日曜日は11万5,500円で届出運賃の73%程度、最も安い閑散期の平日は7万3,500円で47%程度となる。</p>

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ-2-(1)-⑤ 届出運賃を収受できていない理由及びそのことによる影響等

(単位：円、%)

届出運賃を収受できていない運送契約				収受できない理由	収受できないことによる影響・支障
運行日等	収受運賃 (税込) (a)	届出運賃 (税込) (b)	収受率 (a/b)		
H20. 5. 27～29 宮城県内～山形、新 潟、東京 (中型車)	126,000	462,420	27.2	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行者の貸切バスチャーター相場は日建てが原則で走行距離は考慮されない。 ・安い価格でなければ次に依頼してもらえない。 ・規制緩和後、価格相場が下落した。 	<ul style="list-style-type: none"> ・遠距離旅行でも運転者を1人にせざるを得ない。 ・賃金の十分な支給が困難、手当の支給が困難。 ・中古車を購入せざるを得ないが、修理費がかさみ経営を圧迫。
H20. 5. 15～16 宮城県内～富士山、 昇仙峡 (小型車)	135,975	289,800	46.9		
H20. 5. 20～21 宮城県内～牛久大 仏等 (小型車) (自社企画)	210,000	233,100	90.1		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 届出運賃及び収受率は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」において算出した数値である。

表Ⅱ-2-(1)-⑩ 届出運賃を収受できていない理由 (アンケート)

(単位：事業者、%)

事業者数 (割合)	①貸切バス事業者間での競争に係る理由		②契約相手先からの低料金での要求に係る理由		その他	不明
	i) 他の貸切バス事業者が低料金のため、自社も追随せざるを得ない	ii) 新規需要獲得のため、届出運賃を下回るでも契約せざるを得ない	i) 契約先が運賃制度に対し無理解なため低料金でも契約せざるを得ない	ii) 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		
2,417 (100)	1,616 (66.9)	677 (28.0)	1,159 (48.0)	1,121 (46.4)	108 (4.5)	370 (15.3)

(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 当該設問は複数回答可能の設問となっているため、合計は100%にならない。

3 () 内は構成比である。

表Ⅱ-2-(1)-⑫ 運賃・料金について契約先から要求された内容

(単位：事業者、%)

区分	調査数	常にある	時々ある	ない	無回答
当初から公示運賃・料金を考慮しない 著し低い運賃・料金が提示される	2,629 (100)	888 (33.8)	1,114 (42.4)	418 (15.9)	209 (7.9)
		2,002 (76.2)			
運賃・料金を決定する過程で一方向的に 減額される	2,629 (100)	399 (15.2)	1,130 (43.0)	826 (31.4)	274 (10.4)
		1,529 (58.2)			
運行後に運賃・料金の一部について明 確な理由もなく返還を求められる	2,629 (100)	25 (1.0)	203 (7.7)	2,016 (76.7)	385 (14.6)
		228 (8.7)			

(注) 1 当省の事業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－２－(1)－⑬ 届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例（実地調査）

届出運賃を収受できないことによる影響・支障	回答数（割合）
①人件費の抑制	31 (40.8)
②車両の更新時期の延長	22 (28.9)
③整備費の抑制	8 (10.5)
④中古車の購入、事業分社化やコスト削減等の経営努力	9 (11.8)
⑤影響なし	10 (13.2)
⑥無回答	22 (29.9)
回答事業者数	76 (100)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 複数回答のため、回答事業者数と回答数は一致しない。
 3 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑭ 運送原価に占める人件費の割合の推移（日本バス協会調べ）

(単位：%)

年度	平成 15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度
人件費の割合	51.8	49.9	49.1	47.4	45.8

- (注) 「日本のバス事業 2009 年版」の貸切バス事業の収支状況に基づき作成した。

表Ⅱ－２－(1)－⑮ 現行の収受運賃・料金が労務管理・運行管理に与える影響・支障

(単位：事業者、%)

調査数 (割合)	非常に影響がある	やや影響がある	特に影響はない	無回答
2,629 (100)	761 (28.9)	873 (33.2)	817 (31.1)	178 (6.8)
	1,634 (62.1)			

- (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。

表Ⅱ－２－(1)－⑯ 届出運賃を収受できないことによる具体的影響・支障の例（アンケート）

(単位：事業者、%)

具体的影響・支障	回答数（割合）
車両の使用年数の延長	1,202 (73.6)
嘱託や臨時運転者の採用拡大	824 (50.4)
運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット	727 (44.5)
運転者の勤務時間の延長	358 (21.9)
車両の点検・整備費用の削減	214 (13.1)
他の業種（ハイヤー、タクシー、トラック等）への進出	76 (4.7)
回答事業者数	1,634 (100)

- (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 複数回答のため、回答事業者数と回答数は一致しない。
 3 ()内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率区分表

(単位：件、%)

收受率	件数		合計
20～30%未満	8 (22.2)	27 (75.0)	36 (100)
30～40%未満	9 (25.0)		
40～50%未満	10 (27.8)		
50～60%未満	4 (11.1)	9 (25.0)	
60～70%未満	3 (8.3)		
70～80%未満	2 (5.6)		

(注) 1 当省の調査結果による。

2 本表は、「事例Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃收受率及び違反理由」における運送ごとの届出運賃の收受率をその割合に応じて区分けしたものである。

3 ()内は、構成比である。

事例Ⅱ－２－(1)－⑥ 大手旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表の内容

運輸局	運賃の設定内容	運賃の算定額
北海道	<p>公示運賃</p> <p>①キロ制運賃（大型車の下限・上限額） 100 km以下 500円～770円 101～300 kmまで 430円～660円 301 km以上 320円～490円 ②時間制運賃（大型車の下限・上限額） 1時間 9,300円～14,260円</p>	<p>【大型バス 400 km（12時間）運行の算定額】</p> <p>①キロ制運賃：<u>176,400円（税込）</u> $[(100 \times 500) + (200 \times 430) + (100 \times 320)] \times 1.05$ ②時間制運賃：<u>117,180円（税込）</u> $(9,300 \text{円} \times 12 \text{時間}) \times 1.05$</p>
	<p>旅行業者が設定した運賃</p> <p>「利用空港（配車、返車）」、「行き先」、「車種」及び「シーズン」ごとに運賃を設定</p>	<p>【大型バス 400 km（12時間）運行（道央・道南方面）の算定額】</p> <p>○繁忙期（6/1～7/20）：<u>96,600円（税込）</u> （公示運賃（キロ制）の54.8%、同（時間制）の82.4%） ○閑散期（雪まつりを除く11/1～12/25、1/5～3/31）：<u>49,350円（税込）</u> （公示運賃（キロ制）の28.0%、同（時間制）の42.1%）</p>
近畿	<p>公示運賃</p> <p>キロ制運賃（大型車の下限・上限額） 100 km以下 450円～690円 101～300 kmまで 360円～550円 301 km以上 250円～380円</p>	<p>【大型バス 800 km運行の算定額】</p> <p>運賃：<u>254,100円（税込）</u> $[(100 \times 450) + (200 \times 360) + (500 \times 250)] \times 1.05$</p>
	<p>旅行業者が設定した運賃</p> <p>「車種」、「行き先」、「曜日」及び「シーズン」ごとに運賃を設定</p>	<p>【大型バス 800 km運行（高知、広島等方面）の算定額】</p> <p>○繁忙期（10/20～11/16の土曜日）：<u>273,000円（税込）</u>（公示運賃の107.4%） ○閑散期（4/1～4/6の平日）：<u>136,500円（税込）</u>（公示運賃の53.7%）</p>

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 公示運賃は、下限額で算定した。

事例 - 2 - (1) - 旅行業者が独自に作成した公示運賃を下回る運賃表(北海道運輸局管内の例)

2009年度 北海道地区 ユニット 貸切バス日建料金表(利用、基準 円単位 税込)

料金計算方法			①実際の行程に基づき、下記料金表の「配車・返車空港」、「利用地域」を確認(行程全ての利用地域を包含する料金ランクを適用) ②利用日毎の「料金シーズナリティ」に基づき、利用日数分の料金を算出 ③「直行片送り」「夕食送迎(片送り)」「ゴルフ送迎」「早朝(夜間)利用」については、別紙「直行・オプション料金表」を参照し加算 (具体例は料金表下段例を参照のこと)											
利用空港送迎も含まれます			料金シーズナリティ(利用日毎に適用します。利用開始日基準ではないので注意)											
配車 空港・ 地域	利用地域			返車 空港・ 地域	車種	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	道南	道央	道北			4/1~4/30	11/1~12/25 ゆきまつり 期間を除く 1/5~3/31	5/1~5/31	6/1~7/20	7/21~8/31	9/1~10/18	10/19~10/31	12/26~1/4	札幌 ゆきまつり 期間 (日程未定)
① 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	51,450	49,350	63,000	88,200	68,250	70,350	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	79,800	61,950	63,000	49,350	64,050	68,250
② 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	51,450	49,350	63,000	96,600	74,550	80,850	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	87,150	67,200	72,450	49,350	64,050	68,250
※旭川・富良野・オホshima追加料金	○	○	○	2日間以上 追加料金 3日未満 追加料金	大型SK・中型セミ	9,450	9,450	5,250	14,700	12,600	15,750	8,400		5,250
					中型SK・小型	9,450	9,450	5,250	12,600	11,550	14,700	6,300		3,150
③ 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	66,150	97,650	76,650	80,850	59,850	71,400	78,750
					中型SK・小型	52,500	50,400	59,850	88,200	69,300	72,450	53,550	64,050	70,350
④ 千歳(道央)	○	○	○	千歳(道央)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	68,250	98,700	76,650	82,950	59,850	71,400	78,750
					中型SK・小型	52,500	50,400	61,950	89,250	69,300	74,550	53,550	64,050	70,350
⑤ 千歳(道央)	○	○	○	函館(道南)	大型SK・中型セミ	52,500	50,400	65,100	98,700	76,650	82,950	56,700	73,500	77,700
					中型SK・小型	47,250	45,150	58,800	89,250	69,300	74,550	50,400	66,150	69,300
⑥ 千歳(道央)	○	○	○	函館(道南)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	71,400	108,150	84,000	91,350	63,000	80,850	86,100
					中型SK・小型	52,500	50,400	61,950	89,250	69,300	74,550	53,550	66,150	70,350
⑦ 千歳(道央)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK・中型セミ	52,500	50,400	65,100	98,700	76,650	82,950	58,800	71,400	77,700
					中型SK・小型	47,250	45,150	58,800	89,250	69,300	74,550	50,400	66,150	69,300
⑧ 千歳(道央)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	68,250	97,650	76,650	82,950	58,800	71,400	77,700
					中型SK・小型	52,500	50,400	61,950	88,200	70,350	75,600	53,550	65,100	70,350
⑨ 千歳(道央)	○	○	○	道東	大型SK・中型セミ	57,750	55,650	70,350	100,800	78,750	85,050	61,950	73,500	78,750
					中型SK・小型	52,500	50,400	63,000	90,300	71,400	76,650	55,650	66,150	70,350
⑩ 函館(道南)	○	○	○	函館(道南)	大型SK	42,000	39,900	55,650	64,050	48,200	55,650	42,000	44,100	46,200
					中型SK・小型	37,800	35,700	50,400	57,750	42,000	50,400	37,800	39,900	40,950
⑪ 旭川(道北)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK	51,450	49,350	63,000	90,300	70,350	72,450	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	80,850	63,000	65,100	49,350	64,050	68,250
⑫ 旭川(道北)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK	51,450	49,350	63,000	91,350	74,550	76,650	54,600	71,400	75,600
					中型SK・小型	46,200	44,100	56,700	81,900	67,200	68,250	49,350	64,050	68,250
⑬ 旭川(道北)	○	○	○	旭川(道北)	大型SK	55,650	53,550	66,150	94,500	76,650	77,700	57,750	71,400	75,600
					中型SK・小型	50,400	48,300	59,850	85,050	69,300	69,300	51,450	64,050	68,250
⑭ 旭川(道北) 道東	○	○	○	道東	大型SK	56,700	54,600	67,200	96,600	77,700	82,950	58,800	72,450	77,700
					中型SK・小型	51,450	49,350	60,900	87,150	70,350	74,550	52,500	65,100	69,300
⑮ 道東	○	○	○	道東	大型SK	52,500	50,400	63,000	88,200	71,400	73,500	54,600	71,400	57,750
					中型SK・小型	47,250	45,150	56,700	79,800	64,050	66,150	49,350	64,050	51,450

※1 道北地区には中型車種がない為、旭川各空港配車の場合には中型バスが手配できない場合があります。

新長期排ガス規制(※3)適合車種指定追加料金 (上記日建料金に右記料金を追加)	大型SK・中型セミ 中型SK・小型 中2階・大型セミ	10,500
--	----------------------------------	--------

※3 新長期排ガス規制(平成17年規制)車種は、保有台数が極めて限られるため、3台以上の台数日は非常に難しいです。また1ヶ月前を過ぎる予約については引き受けできません。

上記料金表記載の地域区分と割増料金適用観光地・地域について(主な観光地の該当地域一覧)

地域名	料金表適用	主たる観光地・宿泊地
道南	○	函館・湯の川・大沼・七飯・北斗市・八雲(旧熊石町地区を除く)・長万部
道央	△ 割増適用	松前方面(木古内町以西)・江差・せたな・奥尻島
	○	札幌・千歳・支笏湖・定山溪・小樽・ニセコ・札幌・滝川・積丹半島 洞爺湖・登別・室蘭・苫小牧・北湧浜・日高(国道237号線以西まで)・平取 夕張・由仁・長沼・岩見沢・滝川・砂川・虻田・北見・深川
道北	× 個別見積	国道237号線以東の日胆管内全域(雄勝湖・浦河・AERU・静内・新冠)
	○	旭川・層雲峡・美瑛・富良野・白金温泉・旭岳温泉・天人峡・トマム・名寄・士別 留萌・羽幌・増毛・天塩・幌延・幌加内
道東	× 手配不可	天売・虻尻島(道路が狭く、大型バス通行不能。バスについては現地要相談)
	○	稚内・利尻島・礼文島・豊富温泉・サロベツ・浜頓別・枝幸 帯広・十勝川・サロベツ・然別湖・襟川湖・池田・広尾・幕別・足寄 釧路・阿寒湖・湯田・屈斜路湖・摩周湖・厚岸・霧多布 根室・羅臼・養老牛温泉・トドワラ・野付半島・標津・中標津 網走・北見・根室温泉・女満別・ウトロ・紋別・小清水・遠軽

道南地域割増料金適用方
上記②③④の行程に松前・江差・奥尻方面が入る場合
松前・江差・奥尻地区に滞在する日数分について、上記①の日建料金が適用されます。例えば函館〜函館2泊3日間で2日目に江差・松前を訪れる場合は、2日目の料金のみ①の料金が適用されます。

料金計算例

行程①	料金番号	シーズン	料金
5/31:千歳〜小樽〜ニセコ	①	III	¥63,000
6/1:ニセコ〜ルスツ〜洞爺湖〜登別	①	IV	¥88,200
6/2:登別〜白老〜高木牧〜千歳	①	IV	¥88,200
3日間計			¥239,400

行程②	料金番号	シーズン	料金
10/31:千歳〜日勝峠〜十勝川	②	VII	¥61,950
11/1:十勝川〜阿寒〜川湯〜ウトロ	②	II	¥55,650
11/2:ウトロ〜網走〜女満別	②	II	¥55,650
3日間計			¥173,250

行程③	料金番号	シーズン	料金
5/31:千歳〜小樽〜札幌	①	III	¥63,000
6/1:札幌〜富良野〜旭川〜札幌	①	IV	¥88,200
6/2:札幌〜洞爺湖〜千歳	①	IV	¥88,200
6/1:旭川富良野オプション追加料金	3日間以上	IV	¥21,000
3日間計			¥259,400

行程④	料金番号	シーズン	料金
5/31:千歳〜小樽〜ニセコ	⑥	III	¥65,100
6/1:ニセコ〜寿都〜せたな〜奥尻	⑥	IV	¥98,700
6/2:奥尻〜江差〜松前〜函館	⑥	IV	¥98,700
6/1〜2:道南追加料金	⑤×10%×2日間		¥19,740
3日間計			¥282,240

2008年度Gバス料金 大阪発（下期修正分）

単位：千円（税別）

		10/20-11/16	05/16-6/08	10/03-10/19	09/29-10/02	04/07-05/15	04/01-04/06	12/01-12/07	01/09-01/31	12/08-01/08			
			11/17-11/24		11/25-11/30	09/01-09/28	06/09-08/31	12/01-12/07	03/20-03/31	02/01-02/22	02/23-02/28	03/01-03/19	
								12/01-12/07	01/09-03/08				
トイレ付		土20000 金15000											
		平日15000											
中2階		土10000 金10000											
		平日10000											
特別		平日5000（土曜日10000）											
大 型	特 A	和倉・宇奈月・白樺湖	土曜	260	250	230	210	185	165	175	165	160	輪島・九十九湾経由 10,000
		土諏訪・粟科	日曜	240	230	210	190	170	155	160	155	150	立山から大野回送は不可
		奥飛騨・天町	金曜	230	210	200	180	165	145	160	155	150	安房峠・上高地は要相談
		宮島口・岩国	平日	200	200	180	150	140	135	150	145	140	四万十川経由は不可(M2)
	A	館山寺	土曜	260	240	230	210	180	160	170	160	160	日本平・久能山経由は特A
		玉造・道後	日曜	240	220	210	190	165	150	160	155	150	玉造泊石見銀山は特A+20,000
		高知・安芸・高山	金曜	230	200	200	180	160	140	155	145	145	高知泊四万十川経由は不可(M2)
		安浦・大崎大島	平日	200	190	180	150	140	130	145	140	140	
	B	加賀・川湯・勝浦・串本	土曜	250	230	220	200	175	145	170	160	155	金沢 A料金 スパ-林道経由はA料金
		皆生・三朝・羽合・大山	日曜	225	215	205	180	160	135	160	150	150	松江 A料金 高山A料金
		琴平・高松・柄・三河湾	金曜	215	200	190	170	155	130	155	150	145	しまなみ経由はA料金
		犀神・南木曾・恵那峡・下呂	平日	190	180	170	140	135	125	145	140	140	高遠 A料金
C	湯道・鷺羽山・小豆島・赤穂	土曜	250	230	210	200	170	140	160	150	150	砂丘 B料金、湯の峰・潮岬 B料金	
	城崎・湯村・橋立	日曜	225	215	190	180	155	130	150	145	140	小豆島泊高松経由はB料金・伊良湖B料金	
	塩田・湯郷・伊勢・長良川	金曜	215	200	180	170	150	130	150	145	140	蒜山 B料金 鳴門泊しまなみは不可	
	淡路・鳴門・白浜・南部	平日	190	170	160	140	130	120	145	140	130	淡路島経由瀬戸内B料金	
中 型	A	館山寺	土曜	205	190	185	170	145	130	150	145	140	日本平・久能山経由は特A
		玉造・道後	日曜	190	175	170	155	135	120	140	135	130	玉造泊石見銀山は特A+20,000
		高知・安芸・高山	金曜	180	160	160	145	130	115	140	135	130	高知泊四万十川経由は不可(M2)
		安浦・大崎大島	平日	160	150	145	125	120	105	130	125	120	その他大型A・特Aと同条件
	B	加賀・川湯・勝浦・串本	土曜	205	185	180	160	140	120	140	135	130	金沢 A料金 スパ-林道経由はA料金
		皆生・三朝・羽合・大山	日曜	180	170	165	145	130	110	130	125	120	松江 A料金 高山A料金
		琴平・高松・柄・三河湾	金曜	170	160	155	140	130	110	130	125	120	しまなみ経由はA料金
		犀神・南木曾・恵那峡・下呂	平日	150	145	140	120	115	105	120	115	110	高遠 A料金
	C	湯道・鷺羽山・小豆島・赤穂	土曜	200	180	170	160	140	115	140	135	130	砂丘 B料金、湯の峰・潮岬 B料金
		城崎・湯村・橋立	日曜	180	170	155	145	125	110	130	125	120	小豆島泊高松経由はB料金・伊良湖B料金
		塩田・湯郷・伊勢・長良川	金曜	170	160	145	140	125	110	130	125	120	蒜山 B料金 鳴門泊しまなみは不可
		淡路・鳴門・白浜・南部	平日	150	140	135	120	110	105	120	115	110	淡路島経由瀬戸内B料金

修正済

近回コースはAユニット料金適用除外になる場合があります。追加行程の変更については必ず[]に連絡ください
 コース変更で料金区分が変わる場合出発までに[]に連絡下さい。
 中型ガイド付料金は大型ガイド付料金より高くなる場合がありますので注意して下さい。
 ※中型特A区間はA料金より8,000増し、追加行程は更に8,000増しとなります。

事例Ⅱ-2-(1)-⑨ 旅行業者がインターネットに掲載している公示運賃を下回る運賃表の内容

(単位:円)

区分	大型バス		中型バス		小型バス	
	公示運賃	サイトに掲載されている運賃	公示運賃	サイトに掲載されている運賃	公示運賃	サイトに掲載されている運賃
サイトA (14時間250km)	103,068 (時間制)	63,000~115,500 (61.1~112.1%)	90,300 (キロ制)	57,750~105,000 (64.0~116.3%)	74,718 (時間制)	47,250~78,750 (63.2~105.4%)
サイトB (10時間180km)	85,890 (時間制)	69,000~110,000 (80.3~128.1%)	72,450 (時間制)	58,000~90,000 (80.1~124.2%)	62,265 (時間制)	53,000~70,000 (85.1~112.4%)
サイトC (8時間450km)	160,650 (キロ制)	80,000~100,000 (49.8~69.8%)	143,325 (キロ制)	70,000~90,000 (48.8~62.8%)	117,600 (キロ制)	60,000~80,000 (51.0~68.0%)
サイトD (10時間220km)	90,300 (キロ制)	65,000~73,000 (72.0~80.8%)	80,220 (キロ制)	60,000~68,000 (74.7~84.8%)	65,110 (キロ制)	55,000~63,000 (84.5~96.8%)

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 公示運賃の下限額は、当省が時間・キロ選択制運賃の算出方法に基づき、時間制運賃とキロ制運賃を比較し、高い金額を採用した。()内は、採用した運賃である。
 3 サイトにおける条件及び公示運賃は、関東地域のものである。
 4 「サイトに掲載されている運賃」欄の()内は、公示運賃の下限額に対する割合である。

事例Ⅱ－２－(1)－⑩ 旅行者による届出運賃を下回る低運賃の提示に係る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	Hb	①バス料金は時間と距離で算出するが、日建でバス料金の申し込みをされることが多い（特に旅行会社）。②バス料金決定後に行程が変更される場合で、特に配車・終了地が変更となり、時間・距離が増えるケースであっても、バス料金の変更を受け入れてもらえない（これも旅行会社）。③大手旅行会社が、バス会社との間で取り交わす料金表があり、その料金表の通りだと、特に観光オフシーズンの料金が最低運賃を下回ることが多い（旅行者 Tb「Aユニット料金」や Ti「Vサポート料金」など）。
2	Hc	日帰り旅行の場合、届出運賃は大型 600km 行程で 30 万円になるが、大手旅行業者 Tb、Ta 他の料金は 7 万～8 万円位だと思う。バス会社は弱者。発注する大手旅行会社等への指導、監査等が 1 番かと思う（日帰り 1 食付 35,000 円でバス代が出るか）。
3	Hd	旅行者から提示された運賃・料金があまりにも低価格だったため、当該旅行者に問い合わせたところ、貸切バスには公示運賃・料金があること自体知らなかった。もちろん、運賃・料金の算出方法等知るよしもない。
4	He	旅行代理店等がバス運賃の算出方法を全く理解しておらず、市場相場を前提として業務委託を要請してくる。一般の利用者においても、通常金額を提示するといやな顔をする。全体的に輸送業に対する考えが甘い。人間の命を預かる職業であるという意識が薄すぎる。特に、立法・行政府は実態を全く分からずに闇雲に規制緩和をし過ぎている。もっと現場を理解してから施策をすべきである。安易な競争原理の導入はかえって外部的不経済の悪因となりうる。この問題は、行政責任を問われても不思議ではないと考える。
5	Hf	旅行会社はツアーを設定する上で事前にバス会社に運賃を相談する事なく一方的に決定する傾向があり、募集を公表してからバス会社に料金表を提示してくる為、運賃の交渉をしても「設定済みの運賃のため、値上げはできない」と断られてしまう。よって交渉の余地もなく、渋々契約を締結せざるをえない状況である。

(注) 当省の事業者アンケート調査結果に基づき作成した。

事例Ⅱ-2-(1)-⑪ 改善基準告示違反運送の届出運賃の收受率及び違反理由

(単位：円、%)

	運輸局	事業者	行程等	出庫又は始業時間	帰庫又は終業時間	拘束時間	旅行計画	届出運賃(税込) (A)	收受運賃(税込) (B)	收受率 (B/A)	違反の理由等	契約相手
1	九州	Ez	20.5.4 小倉～博多～長崎～熊本 (日帰り往復)	4:30	25:30	21:00	7:00小倉～ 21:20小倉 (14:20)	283,500	63,000	22.2	・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。 ・ゴールデンウィーク中の運行のため、渋滞に巻き込まれた。	国内旅行業者Tf
2	北海道	Aw	20.5.5 釧路町～中標津空港～旭川～釧路町 (日帰り往復)	4:00	22:45	18:45	-	290,640	65,000	22.4	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	国内旅行業者T1
3	四国	Cx	20.5.10 香川県～富山県宇奈月、黒部、立山 (5月9～10日の2日間)	6:20	24:33	18:13	7:20黒部～ 24:20香川 (17:00)	528,990	132,300	25.0	・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。	国内旅行業者Tc
4	東北	Da	20.5.29 石巻～山形、新潟、東京 (5月27～29日の3日間)	8:05	26:45	18:40	-	462,420	126,000	27.2	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国外旅行業者Va
5	東北	By	20.5.18 石巻～葛温泉 (日帰り往復)	5:40	22:45	17:05	-	279,300	78,750	28.2	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
6	東北	By	20.5.2 石巻～弘前城 (日帰り往復)	5:30	21:40	16:10	-	267,120	78,750	29.5	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
7	東北	By	20.5.3 石巻～弘前城 (日帰り往復)	5:30	22:10	16:40	-	267,120	78,750	29.5	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
8	東北	Di	20.5.25 仙台～新潟 (日帰り往復)	5:30	22:30	17:00	6:30仙台～ 22:45仙台 (16:15)	315,840	94,500	29.9	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc
9	東北	By	20.5.4 石巻～弘前城 (日帰り往復)	5:20	21:50	16:30	-	257,985	78,750	30.5	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行業者Tc

10	北海道	Eg	20.10.26 旭川～北湯沢 (日帰り往復)	5:55	22:00	16:05	6:20旭川～ 20:30旭川 (14:10)	216,720	68,250	31.5	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・旅行計画の日程が過密であった。	国内旅行者Tc
11	九州	Ex	20.5.1 新門司港～熊本～大分府 (5月1～2日間の2日間)	2:00	18:30	16:30	-	214,200	69,300	32.4	・外国人ツアーで、乗客が観光地や免税店に長い時間滞在したため。 ・低運賃での契約であるため運転者1人を乗務させた。	韓国旅行者
12	東北	Di	20.5.1 塩釜～益子 (日帰り往復)	6:20	22:30	16:10	7:00塩釜～ 22:30塩釜 (15:30)	224,490	73,500	32.7	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Ta
13	東北	By	20.5.25 登米～五色沼、喜多方(日 帰り往復)	5:20	22:00	16:40	-	221,445	73,500	33.2	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
14	東北	Dq	20.5.1 仙台～角館、繋温泉 (日帰り往復)	5:15	23:00	17:45	6:50仙台～ 21:50仙台 (15:00)	242,760	84,000	34.6	・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。 ・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃で経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから、1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
15	東北	By	20.5.3 仙台～福島県会津 (日帰り往復)	4:30	21:45	17:15	-	209,265	73,500	35.1	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
16	東北	Dq	20.5.4 仙台～東京・浅草 (日帰り往復)	5:45	22:45	17:00	7:00仙台～ 22:00仙台 (15:00)	282,345	105,000	37.2	・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。 ・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者To
17	北海道	Cg	20.7.27 札幌～阿寒 (日帰り往復)	4:55	25:00	20:05	-	182,700	68,250	37.4	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体
18	北海道	Bh	20.5.25 芽室～旭川 (日帰り往復)	4:30	20:50	16:20	-	120,960	57,750	47.7	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体

19	四国	Bv	20.5.4 高松市～島根県浜田市（日帰り往復）	5:55	23:00	17:05	-	248,850	99,750	40.1	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
20	四国	Bv	20.5.4 高松市～福岡市・佐賀県有田市	8:00	24:20	16:20	-	440,685	178,500	40.5	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
21	四国	Bv	20.5.3 高松市～広島県世羅町（日帰り往復）	5:55	23:00	17:05	-	200,130	84,000	42.0	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
22	四国	Bv	20.5.4 高松市～広島県世羅町（日帰り往復）	5:50	23:50	18:00	-	200,130	84,000	42.0	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
23	東北	Di	20.5.3 白馬～仙台 （5月3～5日の3日間）	7:20	23:35	16:15	7:30白馬～ 23:00仙台 （15:30）	504,630	220,500	43.7	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから、1人乗務で対応した。	国内旅行者Tc
24	四国	Bg	20.5.4 香川県坂出市～京都府（得浄明院等） （日帰り往復）	5:35	21:45	16:10	6:20坂出～ 21:00坂出 （14:40）	215,355	94,500	43.9	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tn
25	北海道	Az	20.7.8 札幌～千歳 （日帰り往復）	6:15	23:30	17:15	-	117,180	52,500	44.8	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えて契約した。	団体
26	四国	Cx	20.5.28 香川県～長野県伊那、野沢、軽井沢、善光寺 （5月26～28日の3日間）	7:05	24:05	17:00	8:00軽井沢～ 23:30香川 （15:30）	556,395	252,000	45.3	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tc
27	東北	Da	20.5.15 仙台～富士山、昇仙峡 （5月15～16日の2日間）	3:20	20:50	17:30	-	289,800	135,975	46.9	・運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。	国内旅行者Tp
28	中部	Em	20.5.21 白馬～セントレア （5月18～21日の4日間）	7:00	23:15	16:15	-	409,080	252,000	61.6	・契約相手から運行スケジュールが示されず、乗務時間が確認できなかった。 ・外国人客対象のツアーの場合、当日、日程が変更されることがある。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	貸切バス事業者

29	中部	D1	20.5.3 西尾～宝塚 (日帰り往復)	6:00	23:40	17:40	-	182,490	94,500	51.8	・運転者の拘束時間が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、旅行会社の示す運賃では採算が合わず、1人乗務にした。	国内旅行者Tq
30	四国	Cx	20.5.5 高松市～佐賀県唐津市、長崎県壱岐 (5月3～5日の3日間)	7:25	25:45	18:20	8:00壱岐～ 23:40高松 (15:40)	422,415	231,000	54.7	・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手1人を乗務させた。	国内旅行者Tc
31	中部	Ca	20.5.10 セントレア空港～鳥羽、大阪USJ (5月10～12日の3日間)	4:40	21:00	16:20	6:00セント レア空港～伊 勢神宮、鳥羽 真珠島、奈良 東大寺、大阪	269,850	151,200	56.0	・旅行会社が作成した旅行計画にタイムスケジュールが記載されておらず、乗務の終了時間が確認できなかった。 ・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。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	国外旅行者Vb
32	北海道	Cg	20.7.21 小樽～旭川～小樽～苫小牧 (日帰り往復)	4:10	20:40	16:30	-	155,400	94,500	60.8	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・改善基準告示を超える可能性があったが、運行実績がある旅行者からの依頼のため運行した。	国内旅行者Tu
33	北海道	Cg	20.7.13 札幌～十勝岳 (日帰り往復)	5:40	21:50	16:10	-	92,400	57,750	62.5	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長いため、安全運行に支障がないと考えた。	団体
34	北海道	Cg	20.7.5 札幌～雨竜 (日帰り往復)	6:05	22:15	16:10	-	77,280	49,350	63.9	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体
35	北海道	Aw	20.5.5 札幌～標茶～釧路町 (5月2～5日の4日間)	6:30	23:10	16:40	-	254,520	180,000	70.7	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・待機時間が長く、安全運行に支障がないと考えた。	団体
36	四国	Cx	20.5.3 高松～佐世保(往復) (5月1～4日の4日間)	8:00	27:01	19:01	-	474,180	378,000	79.7	・契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 ・低運賃での契約であるため運転手1人を乗務させた。	団体

-
- (注) 1 当省の調査結果による。
2 届出運賃及び収受率は、「事例Ⅱ-2-(1)-① 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」により算定した数値である。

事例Ⅱ－２－(1)－⑫ 届出運賃の収受率が特に低く、かつ、改善基準告示違反となっている例

(単位：円、%)

バス事業者	旅行業者	旅行計画時間	拘束時間	届出運賃(税込)	収受運賃(税込)	収受率	バス事業者における違反の理由等
Ez	Tf	14時間 20分	21時間	283,500	63,000	22.2	<ul style="list-style-type: none"> 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人を乗務となった。 ゴールデンウィーク中の運行のため、渋滞に巻き込まれた。
Cx	Tc	17時間	18時間 13分	528,990	132,300	25.0	<ul style="list-style-type: none"> 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。
Di	Tc	16時間 15分	17時間	315,840	94,500	29.9	<ul style="list-style-type: none"> 運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。
Eg	Tc	14時間 10分	16時間 5分	216,720	68,250	31.5	<ul style="list-style-type: none"> 契約相手から提示される日程及び金額で運行しなければ、契約が取れない。 旅行計画の日程が過密であった。
Dq	To	15時間	17時間	282,345	105,000	37.2	<ul style="list-style-type: none"> 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。 運転者の拘束時間が16時間を超える場合であっても、低運賃のため経費節減せざるを得ず、乗務員の手配がつかないことから1人乗務で対応した。

(注) 1 当省の調査結果による。

2 届出運賃及び収受率は、「事例Ⅱ－２－(1)－① 貸切バス事業者における届出運賃の収受状況(運送別収受率一覧表)」により算定した数値である。

表Ⅱ－２－(1)－⑩ 貸切バス事業者が旅行業者に支払っている手数料率
(単位：事業者、%)

手数料率	該当事業者数	
手数料なし	9 (10.7)	
10%	4 (4.8)	75 (89.3)
13%	2 (2.4)	
15%	6 (7.1)	
16%	1 (1.2)	
10～13%	2 (2.4)	
10～15%	32 (38.1)	
10～16%	1 (1.2)	
13～15%	3 (3.6)	
14～15%	1 (1.2)	
具体の手数料率について回答がないもの	23 (27.4)	
合計	84 (100)	

- (注) 1 当省の調査結果による。
 2 手数料率は、運送契約額に対する割合を示す。
 3 () 内は、構成比である。

表Ⅱ－２－(1)－⑪ 手数料の徴収に関する貸切バス事業者の意見
(単位：事業者)

意見内容	事業者数
低い契約運賃で、かつ、手数料まで差し引かれる。旅行客から収受する運賃とバス事業者を支払う運賃にかい離がある場合がある。	12
高速料金から10%程度の手数料を要求される。	5
長距離など無理な運行行程で、契約金額も低く、さらに手数料まで引かれる。	3
契約運賃を高くすると手数料の率も高く設定される。	2
低料金で大量に受注し、その分を外注して手数料を稼ぐ業者がみられる。また、自社での運行予定もないにもかかわらず受注する事業者もみられる。	2
ガイド料からも手数料が引かれる。	2
手数料について運輸局に質問したところ、担当者からは旅行業者から差し引かれる手数料の発生はあり得ないとの回答を得たが、現実には旅行会社から10～20%の手数料を取られている。	1
旅行業者が発注元であるにもかかわらず、リベートを求めてくる。	1
官公庁の入札において、バスを保有していないにもかかわらず旅行業者が低い金額で落札し、その行程をバス事業者に依頼してくる。手数料を差し引かれるとバスを運行できる金額ではなくなっている。	1
大手旅行業者との年間契約において、手数料10%の支払いを求められることがある。	1

- (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 複数の意見を述べている事業者がいる。

表Ⅱ－２－(1)－㊸ 届出運賃の收受状況に係る実態把握の実施内容

運輸局	実施時期	実態把握等の内容	把握理由
中部	平成20年6月～7月	<p>巡回監査を実施した6事業者について、平成20年5月の運送契約の一部を抽出し、契約先から提示された旅行計画の内容や收受運賃の調査を行った。</p> <p>調査結果の活用方法、貸切バス事業者への指導方法等については、地方運輸局だけでは対応が困難であるとして対応していない。</p>	<p>バス事業者から低運賃による運送契約が過労運転等につながり、安全性が確保できないとの情報が寄せられた。</p>
近畿	平成19年2月	<p>管内の貸切バス事業者(107社)及び旅行者(90社)に対しアンケート調査を実施(旅行者が貸切バス事業者に運賃額を提示する場合何を算定基礎としているかとの質問に対し、届出運賃を算定基礎としている旅行者は2割に満たないことが判明)</p> <p>アンケート結果等を踏まえ、管内の府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、運送契約に当たり公示運賃を参考とするよう依頼</p>	<p>需給調整規制撤廃後の所管の貸切バス事業者の現状を把握するため。</p>
中国	平成19年4月	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業者に対する重点監査を行う機会をとらえて、管内の31事業者における251件の運送契約を抽出し、收受運賃等の実態を調査(旅行者との契約80件のうち53件が届出運賃の70%未満となっていることなどが判明) 平成19年10月の中国バス協会との懇談会、20年7月の旅行者と貸切バス事業者との懇談会において、上記の実態把握結果を説明し、届出運賃の適正收受について指導助言を行うとともに意見交換を実施 	<ul style="list-style-type: none"> 顧客獲得競争の激化による価格競争が原因で運転者の労働条件低下など、貸切バスの安全運行の確保に悪影響が懸念された。 従来までの監査が保安監査中心となっており、契約運賃の実態を把握していなかったため。 貸切バス業界からも契約運賃の実態について把握するよう要望があった。

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－２－(1)－㊦ 届出運賃の收受状況が未把握となっている理由

運輸局等	未把握の理由
北海道	運賃算定の基礎となる距離や回送経路などの計算が複雑であること、アンケート等で貸切バス事業者から報告を求めても届出運賃とのかい離状況を正確に報告してくることは期待できないため。
東北	<ul style="list-style-type: none"> 貸切バス事業者は法で定められた運賃制度を遵守することが基本であるため。 アンケート等の実施に関して、効果的な方法が不明であるため。
関東	アンケート等を行い届出運賃を收受できない実態を把握しても、貸切バス事業者に対して措置・処分方法が判断できないため。
四国	貸切バス事業者と旅行業者等は合意の上で運行契約を締結しており、貸切バス事業者からも運賃等に係る苦情を確認していないため。
九州	届出運賃と收受運賃のかい離は全国的な問題であるが、かい離を明らかにし指導することになった場合、ほぼすべての貸切バス事業者が指導対象となり、大混乱となるおそれがある。また、監査時の限られた時間内では運送契約の確認まで行うことは困難。
沖縄	<ul style="list-style-type: none"> 運賃の收受状況の把握には時間を要するため、監査等の限られた時間で行うことは困難であるため。 県内の貸切バス事業者から低額な運賃で運送契約を強いられているという情報は入っていないため。

(注) 当省の調査結果による。

事例Ⅱ－２－(1)－㊧ 届出運賃の收受状況に係る監査を実施した事業者の届出運賃の收受率

(単位：円、%)

運輸局	事業者	監査時期	收受運賃 (A)	届出運賃 (運輸局算定) (B)	收受率 (A/B)
関東	Bn	平成 18 年 5 月	94,500	271,980	34.7
	Ec	平成 19 年 7 月	30,000	51,180	58.6
19,803			21,395	92.6	
近畿	Ax	平成 17 年 9 月	68,250	187,340	36.4
			49,350	105,710	46.7
	Ew	平成 18 年 5 月	80,000	218,530	36.6
			190,000	240,400	79.0
	Aj	平成 18 年 11 月	204,000	453,720	45.0
204,000			413,860	49.3	

(注) 1 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

2 複数の契約を監査した事業者については、收受率の最も高い契約及び最も低い契約を記載した。

表Ⅱ-2-(1)-㉔ 届出運賃の収受に係る監査を行っていない理由

運輸局等	届出運賃の収受に係る監査を行っていない理由	類型化
北海道	現状では改善方策がない	指導・改善困難
	違反を見つけるのが困難である	体制上の問題
東北	監査により処分を行うことが困難	指導・改善困難
	体制上、実施が難しい	体制上の問題
中部	監査人員や時間の関係上、実施が難しい	体制上の問題
中国	貸切バス事業者が届出運賃を収受していないことは常態化している	違反の常態化
	届出運賃と収受運賃を個別に比較する必要がある、時間を要する	体制上の問題
四国	体制上、運送契約よりも、安全運行に関する項目を優先する必要がある	体制上の問題
九州	運賃に係る監査を十分に行う時間的余裕がない	体制上の問題
沖縄	体制上、実施が難しい	体制上の問題

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ-2-(1)-㉕ 届出運賃の適正収受に係る地方運輸局等の周知状況

	運輸局等	届出運賃の適正収受に係る地方運輸局等の周知状況	バス協会等からの要望状況
周知しているもの	東北	平成20年1月及び7月に所管の都道府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	関東	平成20年3月に所管の都道府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	中部	平成20年4月に所管の都道府県、市町村及び旅行業協会支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	近畿	平成20年2月にアンケート調査結果や原油価格の高騰等の新たな事態の発生を受け、所管の都道府県及び市町村、旅行業協会支部に対し、運送契約に当たり公示運賃を参考とするよう依頼	要望なし
	中国	平成19年11月に所管の都道府県及び市町村に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
	四国	中国運輸局での取組みが効果が上がったことを参考として、平成20年1月に所管の都道府県及び市町村に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望なし
	九州	平成20年5月及び9月に所管の都道府県及び市町村、旅行業界支部に対し、届出運賃の適正収受について理解を求める文書を送付	要望あり
周知していないもの	北海道	貸切バス事業者等から今まで要請・申入れの実績がないため適正運賃の周知をしていない。	要望なし
	沖縄	i) 国土交通本省は、旅行業界に対して公示運賃制度の周知及び届出運賃の遵守に係る通達を出しておらず、地方運輸局にも指示していないこと、ii) 沖縄県内では、旅行業者等が貸切バス事業者に対して違法低額運賃での契約を強いている事実を把握していないことから、適正運賃の周知をしていない。	要望あり

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－２－(2)－① 9 地方運輸局等における認可運賃及び公示運賃の設定額

(単位：円)

区分		北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄		
運賃	キロ制運賃	基準額	670	600	580	590	600	600	630	660	550	
		認可運賃	基準額の 上限15%、 下限15%	770 ～ 570	690 ～ 510	670 ～ 490	680 ～ 500	690 ～ 510	690 ～ 510	720 ～ 540	760 ～ 560	630 ～ 470
			公示運賃	770 ～ 500	690 ～ 450	670 ～ 440	680 ～ 440	690 ～ 450	690 ～ 450	720 ～ 470	760 ～ 500	630 ～ 410
	時間制運賃	基準額	12,400	11,200	10,900	10,900	11,100	11,100	12,100	12,200	10,700	
		認可運賃	基準額の 上限15%、 下限15%	14,260 ～ 10,540	12,880 ～ 9,520	12,540 ～ 9,270	12,540 ～ 9,270	12,770 ～ 9,440	12,770 ～ 9,440	13,920 ～ 10,290	14,030 ～ 10,370	12,310 ～ 9,100
			公示運賃	14,260 ～ 9,300	12,880 ～ 8,400	12,540 ～ 8,180	12,540 ～ 8,180	12,770 ～ 8,330	12,770 ～ 8,330	13,920 ～ 9,080	14,030 ～ 9,150	12,310 ～ 8,030
料金	回送料金	認可料金	380	370	350	370	380	390	390	390	370	
		公示料金	認可料金の 上限0% 下限10%	380 ～ 340	370 ～ 330	350 ～ 320	370 ～ 330	380 ～ 340	390 ～ 350	390 ～ 350	390 ～ 350	370 ～ 330

(注) 1 国土交通省の資料に基づき作成した。

2 キロ制運賃は、大型車1km当たり（距離100kmまで）の金額を、時間制運賃は大型車1時間当たりの金額を、回送料金は大型車1km当たり（距離100kmまで）の金額を記載した。

3 料金には回送料金のほか、深夜早朝運行料金、待機料金などがある。

表Ⅱ－２－(2)－② 貸切バスの運賃原価に係る経費及び他の旅客運送事業の運賃水準の推移

区分	運賃原価に係る経費の推移			他の旅客運送事業の運賃水準の推移				
	従業員の 平均給与額 (円)	燃料費 (軽油価格) (円)	車両費 (大型バス 車両価格) (千円)	鉄道 (JR)	鉄道 (JR以外)	乗合バス	タクシー	航空
平成3年	302,107 (100)	77 (100)	23,684 (100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)
平成12年	263,031 (87.1)	82 (106.5)	38,427 (162.3)	(103.2)	(125.4)	(117.2)	(122.7)	(102.4)
平成20年	235,493 (78.0)	159 (206.5)	37,539 (158.5)	(102.8)	(126.6)	(116.7)	(129.8)	(113.2)

- (注) 1 平均給与額は、厚生労働省の毎月勤労統計調査のデータにおける貸切バスを含む道路旅客運送業（常用労働者5人以上の事業者）の従業員の値である。
- 2 軽油価格は、財団法人日本エネルギー経済研究所石油情報センターの資料に基づく、各年9月時点の数値である。平成20年（9月）の数値は、原油価格高騰の影響を受けて、特に高い数値を示している。
なお、平成21年（9月）の数値は107円（139%）となっている。
- 3 大型バス車両価格は、販売会社が売れ筋として当該年に販売した大型観光バス車両における標準価格の平均値である。
- 4 鉄道（JR）運賃、鉄道（JR以外）運賃、乗合バス運賃、タクシー運賃及び航空運賃は、総務省統計局の消費者物価指数の数値に基づき当省が算定したものであり、平成3年を100としたときの指数を示す。

表Ⅱ－２－(2)－③ 標準能率事業者の選定基準

○ 「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃料金の改定について」(平成6年8月11日付け自旅第123号自動車交通局長通達)別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃改定要否の判断基準」(抜粋)

1 標準能率事業者の選定基準

運賃適用地域内において、標準的経営を行っている事業者を標準能率事業者として選定する。
この場合の標準能率事業者とは、次の基準に該当する者を除いた者とする。

(1) 原価標準基準

- (イ) 安全運行に欠ける事業者
- (ロ) 保有車両が5両以下の事業者
- (ハ) 3年以上存続していない事業者
- (ニ) 最近の事業年度(1年間)の期間中に事業の譲渡、譲受若しくは合併した事業者又は長期にわたって労働争議のあった事業者
- (ホ) 決算期を変更したため、最近1ヶ年間の実績収支の確定のできない事業者
- (ヘ) 一般貸切旅客自動車運送事業以外の事業を兼営する者で次の各号の一に該当するもの
 - (a) 兼業部門の営業収入に対する貸切部門の営業収入の割合が50%に満たない者(一般乗合旅客自動車運送事業を兼営するものを除く。)
 - (b) 一般乗合旅客自動車運送事業を兼営する者にあつては、乗合部門の営業収入に対する貸切部門の営業収入の割合が10%に満たない者
- (ト) その他異常な原価が発生し、当該地域の原価の標準を算定するために適当と認められない事業者

(2) 効率性基準

- (イ) 運賃適用地域の事業者のうち、年間平均実稼働率の水準が、当該地域内の全事業者の上位から概ね90%の順位にある水準以下の事業者
- (ロ) 運賃適用地域の事業者のうち、事業用自動車の生産性(実働車1日1車当り営業収入)の水準が、当該地域内の全事業者の上位から概ね80%の順位にある水準以下の事業者
- (ハ) 効率性基準は原価標準基準を適用した後に適用し、前各号は(イ)、(ロ)の順に適用する。

(3) 前各号の基準を適用した場合において抽出事業者の車両数の合計が当該地域の全事業者の車両数の合計の50%を下回る場合は50%に止めるものとする。

事例Ⅱ－２－(2) 公示運賃に係る旅行業者の見解

旅行業者	内容
Tb	<ul style="list-style-type: none"> ・ 前年のバス料金と当年度の需要を基に独自に作成している料金表により、契約額を決定している。 ・ 公示運賃は市場価格とかけ離れ過ぎており、契約金額を決める際には考慮していない。
Tc	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃は、市場の需給バランスに基づき決定している。公示運賃額はその金額からはかけ離れ過ぎている。 ・ 公示運賃額で契約した場合、旅行代金にも反映されるため旅行者は減少するおそれがあり、実現は困難である。
Ta	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃は市場価格に基づき決定している。公示運賃額は現実的ではない。 ・ 日本バス協会から公示運賃は目安、モデル料金であると聞いたことがある。 ・ バス事業者からも1 km当たり 200 円が最低ラインであると聞いている。
Td	<p>公示運賃は今の市場に合っておらず、現在は企業努力により経費削減可能なため、見直しをしてほしい</p>

(注) 当省の調査結果による。

表Ⅱ－２－(2)－④ 地方運輸局等が公示運賃の見直しを行っていない理由

運輸局等	内容
北海道	ほとんどの事業者が公示運賃を届出運賃として使用しており、見直す必要性がない。また、貸切バス事業者やバス協会からも見直しについての意見等を把握していない。
東北	現行の公示運賃はバス事業の運営を継続するために必要な水準と考えられることなどから、見直す必要性がない。また、現行の公示運賃を見直した場合、バス事業の運営上、何らかのひずみが生じる可能性がある。
関東	公示運賃を下回る運賃の収受があることは事業者等を通じて聞いているが、公示運賃を見直すことにより安全性が確保できるかの判断が困難なため、見直す予定はない。
中部	公示後8年が経過しており、物価も変動していることから見直しの必要性はある。しかし、事業者やバス協会からは、公示運賃どおり収受できるようにしてほしいとの声はあるが、公示運賃を改正してほしいとの要望は聞かれない。見直すのであれば全国ベースで本省が指針を示すべきである。
近畿	事業者やバス協会からは、現行の公示運賃の適正収受を要望されているため、見直す必要性がない。
中国	事業者から公示運賃の範囲以外での届出が多くなれば見直しを検討する余地があるが、現状ではすべて公示運賃の範囲内の届出となっているため見直す必要性がない。
四国	事業者の届出運賃は現在のところすべて公示運賃の範囲内となっており、公示運賃を現在の実態に合わせて下げることによって、更に事業者の収受運賃が低下する恐れがあるため、見直す必要性がない。
九州	公示運賃を下回る運賃の収受があることは聞いているが、これまで公示運賃を下回る運賃で届出がないこと、仮にあったとしても安全性が確保できるかどうか判断が難しいことから、見直す必要性がない。
沖縄	事業者から公示運賃の範囲外での届出がなく、公示運賃の見直しについての要望がないことから、見直す必要性がない。

(注) 当省の調査結果による。

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者3社及びツアーバスを企画している旅行者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、「不適切な契約内容を提示・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%)、「不適切な契約内容を提示・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だ。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670km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600km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 2024"> <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収受運賃は、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>収受運賃、届出運賃、収受率</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>収受運賃：94,500 円 届出運賃：215,355 円 収受率：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	収受運賃、届出運賃、収受率	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	収受運賃：94,500 円 届出運賃：215,355 円 収受率：43.9%
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						
5/4 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	収受運賃：94,500 円 届出運賃：215,355 円 収受率：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収受運賃は、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>収受運賃、届出運賃、収受率</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>収受運賃：63,000 円 届出運賃：283,500 円 収受率：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	収受運賃、届出運賃、収受率	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	収受運賃：63,000 円 届出運賃：283,500 円 収受率：22.2%
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						
5/4 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	収受運賃：63,000 円 届出運賃：283,500 円 収受率：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A
5	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) → 磐梯白石店(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 —
 — 穴田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
 直売所直売い付けとプチおむすび・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 1369 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="359 1574 1364 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。

ろ、①休日が確保されていない例が4件、②長時間の拘束時間がみられる例が1件、③適性診断を受診させていない例が1件と、労働基準法又は運輸規則に違反しているものが計6件みられた。

(ア) 運転者の休日が確保されていないもの

休日については、労働基準法第35条において、使用者は4週間を通じ4日以上の日を与える場合を除き、労働者に対して、毎週少なくとも1回の休日を与えなければならないとされている。

しかし、事故日以前1か月間に労働基準法に定める休日が確保されていないにもかかわらず、監査の対象とされていない例が4件みられた。

なお、休日の確保については、運転者アンケート調査の結果においても、運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況として「休日を入れない連続勤務時」を挙げた運転者が134人中93人(69.4%)となっている。また、運転中にヒヤリ・ハット体験をしやすい勤務状況として「休日を入れない連続勤務時」を挙げた運転者が72人(53.7%)となっており、休日の不足は、単に労働基準法違反であるのみならず、重大な事故を引き起こすおそれがある。

(運転者の休日が確保されていない例)

【事例1】貸切バス事業者 Bf (香川運輸支局)

走行中にバスから出火し、走行できなくなったもの。このバスの39歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は2日であった(労働基準法第35条違反)。

【事例2】貸切バス事業者 Ep (愛知運輸支局)

E T Cバーが開かなかったため、急停止をした際に、運転者が乗客の動向を把握していなかったため、乗客1名が転倒し、軽傷を受けたもの。このバスの39歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は3日であった(労働基準法第35条違反)。

【事例3】貸切バス事業者 Cv (東京運輸支局)

バスターミナルから出る際の運転者の確認不足のため、直進してきた車両と衝突し、重傷者2名及び軽傷者3名となったもの。このバスの33歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は3日であった(労働基準法第35条違反)。

【事例4】貸切バス事業者 Bd (東京運輸支局)

車間距離不足及び運転者の漫然とした運転のため、交差点近くにおいて、徐行運転をせず、急ブレーキを掛け、乗客1名が転倒し軽傷を受けたもの。このバスの59歳の運転者の事故発生日以前1か月間の休日は3日であった(労働基準法第35条違反)。

(イ) 長時間の拘束時間

運輸規則第21条第1項の規定に基づき貸切バス事業者は、過労の防止

表Ⅱ-4-(1)-①
運転者の休日に関する法律

表Ⅱ-4-(1)-②
運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況
表Ⅱ-4-(1)-③
運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況

<p>を十分考慮して、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間を定めなければならない。</p> <p>また、運転者の勤務時間及び乗務時間については、改善基準告示第5条第1項において、運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)についての拘束時間³は、13時間以内を基本とし、これを延長する場合であっても最大拘束時間を16時間とすることとされている(ただし、15時間を超える回数は1週間につき2回が限度)。</p> <p>しかし、以下のとおり、事故日以前1週間に、貸切バス運転者の拘束時間が16時間を超えている日があるにもかかわらず、事業者を監査の対象としていないものが1件みられた。</p> <p>なお、拘束時間については、運転者アンケート調査の結果においても、「最大拘束時間16時間いっぱいを基本に勤務スケジュールが組み込まれているので、常に睡眠不足の状態である。」といった回答がみられる等、長時間の拘束時間が睡眠時間等の不足や運転者の過労につながっているとの意見がみられる。</p> <p>(運転者に長時間の拘束時間がみられる例)</p> <p>【事例】貸切バス事業者 Db (愛知運輸支局)</p> <p>運転中、高血圧により運転不能となった61歳の運転者の事故日以前1週間の拘束時間に、改善基準告示で定められた16時間を超える17時間の日がみられた(運輸規則第21条第1項違反)。</p> <p>また、改善基準告示においては、運転者の4週間を平均した1週間当たりの拘束時間の限度は、原則として65時間とされているが、この例では、事故日以前の4週間を平均した1週間当たりの平均拘束時間は70時間30分となっており、85時間を超える週もみられた。さらに、事故日以前1か月間には9日間連続で勤務している。</p>	<p>事例Ⅱ-4-(1)-③ 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えているにもかかわらず、監査が実施されていない例</p> <p>事例Ⅱ-4-(1)-④ 運転者が運転中、体調に異常を来し、運転不能になった事故日前1か月間の拘束時間等</p>
<p>(ウ) 適性診断の未受診</p> <p>運輸規則第38条第2項の規定に基づき貸切バス事業者は、死傷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、65歳以上の高齢者に対して、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。</p> <p>また、高齢者に対する適性診断については、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」(平成13年国土交通省告示第1676号)に基づき、貸切バス事業者は、65歳に達した運転者に対して、65歳に達した日以後1年以内に1回適性診断を受診させ、その後3年以内ごとに1回受診させることとされている。高齢者に対する適性診断は、加齢による身体機能の変化の運転行動への影響を把握し、交通事故の防止のために必要な運転行動等のアドバイスをするものであ</p>	<p>表Ⅱ-4-(1)-④ 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針</p>

り、事故防止の観点から重要なものである。

しかし、事故を引き起こした 65 歳以上の運転者に、65 歳に達した日以後 1 年以内に 1 回受診することとされている適性診断を受診させていないことが明らかであるにもかかわらず、当該事業者を監査の対象としていないものが 1 件みられた。

(必要な適性診断を受診させていない例)

【事例】貸切バス事業者 Eh (福岡運輸支局)

前方不注意のため、停止した前方の車両に追突し、軽傷者 25 名の事故となったもの。このバスの運転者は 67 歳であるが、65 歳に達した日以後 1 年以内に 1 回受診することとされている適性診断を受診していない (運輸規則第 38 条第 2 項違反)。

国土交通省は、自動車事故報告書に法令違反の記載がある事業者について監査を実施しなかった理由として、自動車事故報告書を受領する安全対策担当部門と監査を実施する監査担当部門の連携が取られていなかったためと説明している。

イ 自動車事故報告書の早期提出

道路運送法第 29 条及び自動車事故報告規則第 3 条の規定により、貸切バス事業者は、同規則で定める死亡事故等の重大事故を引き起こした場合、事故の再発防止や原因分析の観点から、事故後 30 日以内に自動車事故報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。期限を超えての自動車事故報告書の提出は、事故の原因分析及び監査の遅延につながる事となる。

しかしながら、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 件について、事故発生日から提出日 (提出日の記載がない場合は受付日) までの期間を調査したところ、1 か月を超えるものが 42 件 (14.2%) みられ、その中には提出までの期間が事故後 3 か月以上経過しているものも 5 件あった。この 5 件の中には、労働基準法に違反して、運転者の事故日以前 1 か月間の休日が 2 日とするものが 1 件みられた。

【所見】

したがって、国土交通省は、貸切バス事業者に対する監査の効率的かつ効果的な実施を徹底する観点から、次の措置を講ずる必要がある。

- 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。
- 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

表 II-4-(1)-⑤

自動車事故報告書に関する法令

表 II-4-(1)-⑥

当省が入手した平成 19 年に提出された自動車事故報告書における事故から提出までの期間

事例 II-4-(1)-⑤

提出までの期間が事故後 3 か月以上経過している自動車事故報告書の中に、運転者の休日が十分確保されていない記載がみられる例

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。	
-------------------------------------	--

- ¹ 最初に事故に関与した車両等の運転者のうち、当該事故における過失が最も重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度が軽い者をいう。
- ² 酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検運行及び救護義務違反をいう。
- ³ 始業時刻から終業時刻までの時間をいう。拘束時間は、運転時間のほかに、観光地の駐車場で客待ち等をする時間やパーキングエリアでの休憩時間も含むものである。これらの時間は、改善基準告示上、使用者に拘束されている時間であり、運転者にとって自由な時間ではない。

事例Ⅱ－４－(1)－① 自動車事故報告書に法令違反がみられるにもかかわらず、監査が実施されていない例

事例の類型	事例番号	法令違反とみられる内容	事故発生年月	運輸支局	事業者	事故概要	運転者年齢	連続運転日数
運転者の休日が確保されていないもの(労働基準法第35条違反)	1	1か月間の休日2日	平成17年3月	香川	Bf	走行中にバスから出火し、走行できなくなったもの	39歳	5日
	2	1か月間の休日3日	平成17年9月	愛知	Ep	E T Cバーが開かなかったため、急停止をした際に、乗客の動向を把握していなかったため、乗客1名が転倒し、軽傷を受けたもの(軽傷1名)	39歳	4日
	3	1か月間の休日3日	平成18年10月	東京	Cv	バスターミナルから出る際の運転者の確認不足のため、直進してきた車両と衝突したものの(重傷2名、軽傷3名)	33歳	3日
	4	1か月間の休日3日	平成19年10月	東京	Bd	車間距離不足及び漫然運転のため、交差点近くにおいて、徐行運転をせず、急ブレーキを掛け、乗客1名が転倒し軽傷を受けたもの(軽傷1名)	59歳	5日
長時間の拘束時間(運輸規則第21条第1項違反)	5	1日の拘束時間17時間	平成17年6月	愛知	Db	持病の高血圧により、走行不能となったもの	61歳	7日
適性診断の未受診(運輸規則35条第2項違反)	6	65歳に達した日以後1年以内の適性診断の受診経験なし	平成17年11月	福岡	Eh	前車の停車にブレーキが間に合わず、追突した事故(軽傷25名)	67歳	7日

- (注) 1 自動車事故報告書に基づき、当省が作成した。
 2 「事故概要」における()内は、人数を示す。

事例Ⅱ－４－(1)－② 貸切バス事業者が第一当事者としてかかわった事故を契機にした監査の実施状況

監査種別	No.	年度	事業者	事故発生年月日	事故概要	1か月の休日数	運転者年齢	適性診断受診経験	運輸支局
特別監査	1	20	Dn	H20.01.04	凍結したカーブにおいて減速が遅れ、ガードレールを突き破り転落した事故(死亡1、重傷2、軽傷20)	7日	57歳	あり	東京
	2	17	Dd	H17.05.16	居眠り運転により衝突した事故(重傷1、軽傷7)	4日	42歳	あり	沖縄
	3	20	Ba	H20.05.03	渋滞中の車両へ追突し、乗用車4台を巻き込む玉突き事故(軽傷6)	6日	68歳	なし	広島
巡回監査	4	18	Af	H18.07.15	前車が急ブレーキを掛けたので、追突をさけるためブレーキを踏んだが間に合わず、対向車線にはみ出し乗用車と衝突した事故(死亡1)	6日	58歳	なし	宮城
	5	17	Ai	H17.07.15	脇見運転による追突事故(死亡1、軽傷11)	0日	26歳	あり	東京
	6	18	Cm	H18.06.16	脇見運転により信号機に衝突した事故。事故後、運転者の酒気帯び運転が発覚	9日	55歳	あり	東京
	7	17	Au	H17.10.13	倒れ込んだ歩行者を通過した事故(死亡1)	6日	39歳	あり	愛知
	8	18	Dy	H18.09.27	運転者が脳内出血で意識が無くなりガードレール及び電柱に衝突した事故	10日	55歳	なし	愛知
	9	18	Aq	H18.05.19	車道を横断しようとした歩行者に気付かず車体に巻き込んだ事故(死亡1)	11日	57歳	なし	大阪
	10	18	Cp	H18.06.21	後方確認に気をとられ、前車に衝突した事故(軽傷23)	5日	56歳	あり	大阪
	11	17	Ef	H17.04.10	道路のうねりによりバスがバウンド、その後、乗客が腰痛のため入院した事故(重傷1)	7日	54歳	なし	沖縄
	12	17	Ef	H17.11.03	回送中、対向車両が中央線を越えたため衝突した事故(重傷3、軽傷8)	3日	53歳	なし	沖縄
	13	18	Dr	H18.09.29	道路を横断中の歩行者をはねた事故(死亡1)	0日	39歳	なし	札幌
呼出監査	14	17	Dx	H17.10.19	前方を不意に横切った歩行者に気付かずはねた事故(死亡1、重傷1)	5日	28歳	あり	東京
	15	18	El	H18.11.29	無理な右折により対向車と衝突した事故(軽傷15)	8日	37歳	あり	愛知
監査未実施	16	18	Cv	H18.10.06	左折しようとしたところ、直進してきた車両と衝突した事故(重傷2、軽傷3)	3日	33歳	あり	東京
	17	19	Bd	H19.10.16	前車が急ブレーキを掛けたため、衝突を避けるため、急ブレーキを掛けたところ、乗客が転倒した事故(軽傷1)	3日	59歳	あり	東京
	18 (注3)	17	Db	H17.06.09	持病の高血圧により走行不能になった事故 運転者の事故日以前1週間の拘束時間に、改善基準告示で定められた16時間を超える17時間の日がみられた	5日	61歳	あり	愛知
	19	17	Ep	H17.09.10	ETCゲートが開かなかったため、急ブレーキを掛けたところ、立っていた乗客が転倒した事故(軽傷1)	3日	39歳	あり	愛知
	20	17	Bf	H17.03.11	走行中異音がしたため停車後に確認したところ、右側後部より出火した事故	2日	39歳	なし	香川
	21	17	Eh	H17.11.28	前車の停車にブレーキが間に合わず、追突した事故(軽傷25) 運転者は65歳に達した日以後1年以内に受診することとされている適性診断を受診していなかった	6日	67歳	なし	福岡

監 査 対 象 外	22	18	Cf	H18.08.09	脇見して路肩ガードレールに衝突した事故 (軽傷7)	5日	55歳	なし	宮城
	23	18	Bi	H18.10.13	駐車場で段差にて車内後部がバウンドしたた め、乗客が負傷した事故(重傷1、軽傷2)	13日	62歳	あり	宮城
	24	19	Di	H19.10.31	高速道路進入の際、ETCバーが上がり急 ブレーキを踏んだところ、反動で乗客が負傷し た事故(軽傷1)	4日	46歳	なし	宮城
	25	17	Cd	H17.04.01	急ブレーキにより乗務員がフロントガラスに 衝突した事故(軽傷1)	10日	43歳	あり	東京
	26	17	Cy	H17.04.24	Uターンの際、バイクがミラーに接触し、横 転した事故(重傷1)	5日	51歳	あり	東京
	27	17	Ay	H17.12.26	前方車両の停止に気づかず衝突した事故(軽 傷17)	8日	40歳	あり	東京
	28	18	At	H18.02.19	信号を見落とし進出したため、右折してきた 車両に衝突した事故(重傷2、軽傷2)	6日	35歳	あり	東京
	29	18	Cy	H18.06.22	信号無視のため、左から来たバイクと衝突し た事故(重傷1)	7日	36歳	あり	東京
	30	18	Dp	H18.06.30	左側を走行していた自転車がよろけ車両の後 部に接触し、転倒した事故(重傷1)	5日	47歳	あり	東京
	31	18	Ea	H18.09.29	左折しようとハンドルを切ったところ、バイ クと衝突した事故(重傷1)	9日	53歳	なし	東京
	32	18	At	H18.10.28	座席から立ち上がった乗客が転倒した事故 (軽傷1)	4日	33歳	あり	東京
	33	19	Bp	H19.03.07	信号無視の自転車を避けようとして急ブレー キを掛けたところ、乗客が転倒した事故(軽傷 16)	5日	40歳	あり	東京
	34	19	At	H19.05.24	脇見により前方の車両に衝突した事故(軽傷 5)	4日	43歳	あり	東京
	35	19	Bd	H19.05.28	渋滞に気がつかず、ハンドル及び急ブレーキ で避けようとして中央分離帯に衝突した事故 (軽傷3)	12日	64歳	あり	東京
	36	20	Ay	H20.03.11	交差点を右折する際、停止したバイクに気付 かず衝突した事故(重傷1)	7日	49歳	あり	東京
	37	20	Cw	H20.06.21	Uターンの際、別車線からきたオートバイと 接触した事故(重傷1)	7日	36歳	あり	東京
	38	17	Eo	H17.04.21	段差で車両がバウンドしたため、乗客が負傷 した事故(重傷1)	4日	56歳	あり	愛知
	39	17	Bs	H17.10.23	前車の停止に気付かず、追突した事故(重傷 1、軽傷6)	10日	36歳	あり	愛知
	40	18	Eo	H18.11.03	急ブレーキの前車に追突した事故(軽傷10)	4日	35歳	なし	愛知
	41	19	En	H19.11.16	右折中の前方車に追突した事故(重傷1、軽傷 8)	4日	39歳	あり	愛知
	42	18	Ap	H18.08.06	急ブレーキで停車した前車に衝突した事故 (軽傷29)	5日	64歳	なし	大阪
	43	18	Dt	H18.12.16	路肩のガードレールに車体左前部を接触した 衝撃で、車掌及び乗客が負傷した事故(軽傷9)	6日	47歳	あり	大阪
	44	19	Ax	H19.02.10	車庫から出庫しようとしたところ、走行中の 車両の側面に衝突した事故(重傷1)	4日	53歳	あり	大阪
	45	19	De	H19.04.17	走行中、前方の車両が青信号にもかかわらず 急停車したため、追突した事故(軽傷6)	4日	37歳	あり	大阪
	46	20	Am	H20.02.17	停車していた車両に気付くのが遅れ追突した 事故(軽傷3)	9日	42歳	あり	大阪
	47	17	Ag	H17.08.01	交差点手前で、急ブレーキを踏んだ際、車内 の乗客が転倒した事故(重傷1)	16日	42歳	不明	広島
	48	18	Cn	H18.02.04	乗車しようとしている客に気付かず車両を移 動させたため、客が転倒した事故(重傷1)	8日	48歳	あり	広島
	49	18	Ag	H18.12.18	サイドブレーキを掛け、車両から離れたとこ ろ、バスが坂道を後退し、法面に転覆した事故	7日	55歳	あり	広島

50	19	Dz	H19.03.28	道路外から道路内へ入ってきた自転車と接触した事故（重傷1）	19日	36歳	あり	広島
51	20	Cs	H20.02.06	交差点を左折時、横断中の歩行者と接触した事故（重傷1）	5日	60歳	なし	広島
52	20	Aa	H20.06.01	乗客が降車後、バスの後方より白煙が発生した事故	10日	38歳	あり	広島
53	17	Av	H17.03.06	交差点を左折時、横断歩道上で歩行者を巻き込み負傷させた事故（重傷1）	6日	57歳	なし	福岡
54	17	Dg	H17.06.19	道路の起伏によるバウンドの衝撃により、乗客を負傷させた事故（重傷2、軽傷3）	10日	29歳	あり	福岡
55	17	Av	H17.11.16	帰社中、交差点において歩行者に接触した事故（重傷1）	4日	62歳	あり	福岡
56	18	Ez	H18.03.02	脇見運転により前車に追突した事故（軽傷23）	17日	53歳	あり	福岡
57	18	Dw	H18.07.01	車止めを解除したまま乗客の出迎えをしていたところ、バスが動き出し、建造物に衝突した事故（重傷1、軽傷1）	4日	56歳	あり	福岡
58	18	Br	H18.10.17	駐車場から発車の際に歩行者を巻き込んだ事故（重傷1、軽傷1）	7日	31歳	あり	福岡
59	19	Dh	H19.10.23	窪地を通過したところ、タイヤがバウンドし、車内の乗客が座席から跳ね上げられた事故（重傷1）	4日	60歳	あり	福岡
60	18	Ef	H18.10.10	レンタカーの急な進入により、側面に衝突した事故（重傷1、軽傷11）	13日	52歳	なし	沖縄
61	19	Ar	H19.10.14	左側に駐車中の車の陰から子供が飛び出したため、バスと衝突した事故（重傷1）	5日	55歳	あり	沖縄

- (注) 1 9運輸支局等の管轄内で、平成17年1月から20年6月までに自動車事故報告書が提出された事故（車両故障事故を除く。）に係る自動車事故報告書に基づき、当省が作成した。
- 2 「監査未実施」欄の網掛けは、法令違反を表す。
- 3 No.18の事例は、提出された自動車事故報告書の添付書類において改善基準告示違反がみられたもの。
- 4 事故概要における（ ）内は、人数を示す。

表Ⅱ－４－(1)－① 運転者の休日に関する法律

<p>○ 労働基準法（昭和22年法律第49号）（抜粋）</p> <p>（休日）</p> <p>第35条 使用者は、労働者に対して、毎週少なくとも1回の休日を与えなければならない。</p> <p>2 前項の規定は、4週間を通じ4日以上の日を与える使用者については適用しない。</p>
--

表Ⅱ－４－(1)－② 運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況

(単位：人、%)

運転中に睡魔に襲われやすい勤務状況	調査数 (割合)	ある	どちらともいえない	ない	無回答
休日を入れない連続勤務時	134 (100)	93 (69.4)	22 (16.4)	6 (4.5)	13 (9.7)

- (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。

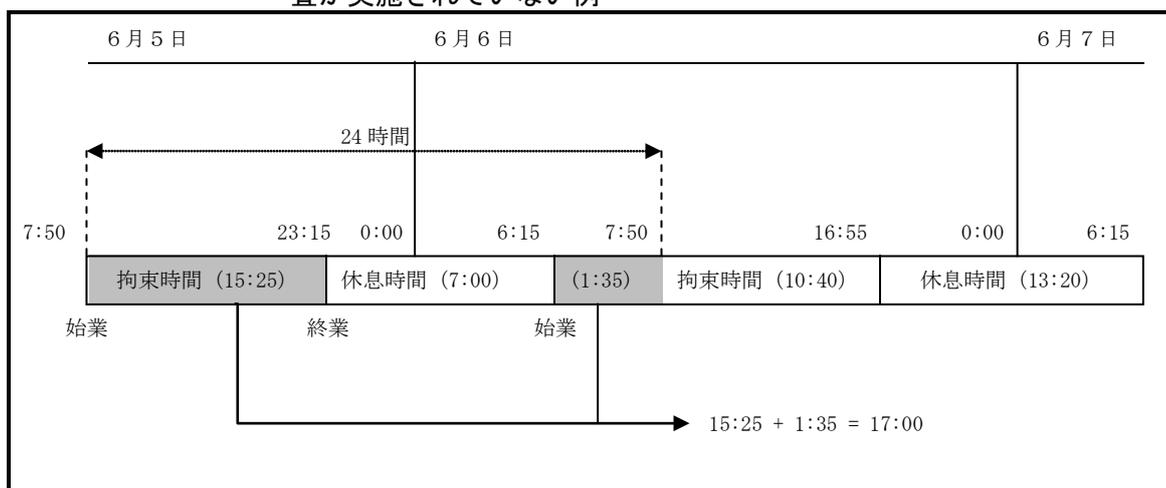
表Ⅱ－４－(1)－③ 運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況

(単位：人、%)

運転中にヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況	調査数 (割合)	ある	どちらともいえない	ない	無回答
休日を入れない連続勤務時	134 (100)	72 (53.7)	32 (23.9)	5 (3.7)	25 (18.7)

- (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。

事例Ⅱ－４－(1)－③ 運転者の1日の拘束時間が16時間を超えているにもかかわらず、監査が実施されていない例



- (注) 1 自動車事故報告書の添付書類に基づき、当省が作成した。
 2 1日の拘束時間とは、始業時刻から起算して24時間の拘束時間の合計をいう。
 3 網掛け部分が6月5日の拘束時間となり、17時間となっている。

事例Ⅱ－４－(1)－④ 運転者が運転中、体調に異常を来し、運転不能になった事故日前1か月間の拘束時間等

日時	始業時間	終業時間	拘束時間 (終業時間－始業時間)
5月10日			
5月11日～19日 (9日間連続勤務) 拘束時間 108時間35分	6:15	17:45	11時間30分
	5:30	17:05	11時間35分
	7:45	19:15	11時間30分
	5:55	17:35	11時間40分
	4:50	17:25	12時間35分
	6:20	16:45	10時間25分
	5:50	17:15	11時間25分
	6:35	21:15	14時間40分
	7:00	20:15	13時間15分
5月20日			
5月21日～28日 (8日間連続勤務) 拘束時間 92時間30分	6:35	18:45	12時間10分
	6:50	16:55	10時間05分
	8:25	21:25	13時間00分
	7:00	16:25	9時間25分
	6:30	18:20	11時間50分
	6:50	20:05	13時間15分
	6:45	17:05	10時間20分
	8:00	20:25	12時間25分
5月29日			
5月30日	7:00	18:00	11時間00分
5月31日	7:50	16:25	9時間35分
6月1日			
6月2日			
6月3日～9日 (7日間連続勤務) 拘束時間 73時間45分	7:05	15:55	8時間50分
	8:30	19:55	11時間25分
	7:50	23:15	15時間25分
	6:15	16:55	10時間40分
	6:15	19:55	13時間40分
	6:00	17:50	11時間50分
	7:05	9:00	1時間55分
事故日以前4週間(5月12日～6月8日)の拘束時間の合計			282時間00分
1週間当たりの拘束時間			70時間30分

1週間の
拘束時間
85時間30分

(注) 1 自動車事故報告書の添付書類に基づき、当省が作成した。
2 網掛けは休日を示す。6月9日が事故日である。

表Ⅱ－４－(1)－④ 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針

○ 旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針（平成13年国土交通省告示第1676号）（抜粋）

4 適性診断の受診

(3) 高齢運転者

- 1) 平成14年2月1日において現に65才以上75才未満である運転者（個人タクシー事業者を除く。以下この1)及び2)において同じ。）に対しては、平成17年1月31日までの間に1回、また、平成14年2月2日以後65才に達した運転者に対しては、65才に達した日以後1年以内に1回高齢運転者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後75才に達するまでは3年以内ごとに1回受診させる。
- 2) 平成14年2月1日において現に75才以上である運転者に対しては、平成15年1月31日までの間に1回、また、平成14年2月2日以後75才に達した運転者に対しては、75才に達した日以後1年以内に1回高齢者のための適性診断として国土交通大臣が認定したものを受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。

(注) 下線は、当省が付した。

表Ⅱ－４－(1)－⑤ 自動車事故報告書に関する法令

○ 道路運送法（抜粋）

（事故の報告）

第29条 一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

○ 自動車事故報告規則（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 自動車が転覆し、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 10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30年政令第286号）第5条第2号又は第3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 10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
（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5条第4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35年法律第105号）第65条第1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64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85条第5項から第9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117条の2第3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つたもの
- 十 救護義務違反（道路交通法第117条の罪に当たる行為をいう。以下同じ。）があつたもの
- 十一 自動車の装置（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41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つたもの
- 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61年法律第92号）第8条第1項に規定する鉄道施設をいい、軌道法（大正10年法律第76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32年法律第79号）第4条第1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27年法律第180号）第48条の4に規定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）において、3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が特に必要と認めて報告を指示したもの

（報告書の提出）

第3条 旅客自動車運送事業者、貨物自動車運送事業者（貨物軽自動車運送事業者を除く。以下同じ。）、特定第二種貨物利用運送事業者及び自家用有償旅客運送者並びに道路運送車両法第50条に規定する整備管理者を選任しなければならない自家用自動車の使用者（以下「事業者等」という。）は、その使用する自動車（自家用自動車（自家用有償旅客運送の用に供するものを除く。）にあつては、軽自動車、小型特殊自動車及び二輪の小型自動車を除く。）について前条各号の事故があつた場合には、当該事故があつた日（前条第10号に掲げる事故にあつては事業者等が当該救護義務違反があつたことを知つた日、同条第15号に掲げる事故にあつては当該指示があつた日）から30日以内に、当該事故ごとに自動車事故報告書（別記様式による。以下「報告書」という。）3通を当該自動車の使用の本拠の位置を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（以下「運輸監理部長又は運輸支局長」という。）を經由して、国土交通大臣に提出しなければならない。

2・3（略）

（注）下線は、当省が付した。

表Ⅱ－４－(1)－⑥ 当省が入手した平成19年に提出された自動車事故報告書における事故から提出までの期間

運輸局等	自動車事故報告書数	事故から提出まで1か月を超えるもの	うち、提出まで3か月を超えるもの
北海道	23	6	1
東北	35	2	0
関東	81	10	3
北陸	33	5	0
中部	33	8	0
近畿	37	0	0
中国	22	2	0
四国	4	1	0
九州	26	8	1
沖縄	1	0	0
計	295	42	5

(注) 1 当省の調査結果による。

2 事故発生から報告書提出までの期間は31日を1か月として算出した。

事例Ⅱ－４－(1)－⑤ 提出までの期間が事故後3か月以上経過している自動車事故報告書の中に、運転者の休日が十分確保されていない記載がみられる例

事故発生年月日	報告書提出年月日	事故発生から報告書提出までの期間	運輸支局	事業者	事故等の概要・原因	運転者の事故日以前1か月間に出勤しなかった日数
平成19年2月24日	平成19年6月12日	3か月12日	鹿児島	Ds	待機中の点検の結果、燃料漏れがあり、運行不能となったもの。	2日

(注) 1 自動車事故報告書に基づき、当省が作成した。

2 事故発生から報告書提出までの期間は31日を1か月として算出した。

勸告	説明図表番号
<p>(2) 運送事業者監査総合情報システムの活用</p> <p>【制度の概要】</p> <p>国土交通省は、効率的かつ効果的な監査の実施を図る観点から、監査の際に事業者情報を検索及び閲覧できるよう、道路運送事業者の情報を蓄積する「運送事業者監査総合情報システム」（旧称「道路運送関係行政情報システム」。以下「監査情報システム」という。）を平成19年3月から運用している。</p> <p>監査情報システムは、国土交通省本省及び各地方運輸局等をネットワークで接続しており、各地方運輸局等が、道路運送事業者の事業者名、電話番号、営業所名称、処分状況等のデータの更新を行っている。これらのデータは、国土交通省本省及び地方運輸局等の監査業務において、監査対象事業者を決めた後の事業者情報の確認等に利用されている。</p> <p>監査情報システムは、平成18年度から21年度までに開発費として約2億円、運用経費として毎年約3,000万円から4,000万円の費用を掛けて運用されている。</p> <p>【調査結果】</p> <p>監査情報システムには、事業者情報として、道路運送事業者の事業者名、電話番号、営業所名称、処分状況等が入力されている。</p> <p>しかし、監査情報システムには監査方針の細部取扱いに定められた「新規許可事業者」や「原因及び区分が同一の事故を3回以上繰り返す」といった具体的な監査対象の選定基準を指定して事業者を抽出する機能がない。このため、各地方運輸局等は、監査対象事業者の抽出の際に、監査情報システムを利用しておらず、紙の事業者台帳を1枚ずつめくりながら確認するという、非効率な方法を採用している。</p> <p>その理由について、国土交通省は、①「新規許可事業者」や「原因及び区分が同一の事故を3回以上繰り返す」といった抽出条件となり得る監査基準を定める監査方針の細部取扱いは、平成14年の発出以降21年10月までに累次の改正がされており、将来的にも改正される可能性があり、改正の度に監査情報システムの改修も必要となることや、②改修には約1,500万円の費用が掛かること、③他に優先する改修事項があることを挙げている。</p> <p>しかし、監査対象事業者の監査の実施状況を調査したところ、運輸支局では紙台帳により監査対象事業者を選定しており、失念や引き継ぎミスによる3件の新規許可事業者の把握漏れがみられた。</p> <p>(失念や引き継ぎミスにより新規許可事業者の把握漏れがみられた例)</p> <p>【事例1】 広島運輸支局</p> <p>貸切バス事業者Adは、平成18年4月28日の貸切バス事業の許可取得時には小型バス1台により、業務の範囲を冠婚葬祭時の輸送に限っていたが、19年4月23日に事業計画の変更認可申請により、大型バス5台及び中型車</p>	<p>表Ⅱ-4-(2)-① 監査情報システムの開発及び維持管理費等に係る事業費の経年推移</p>

1 台による事業となった。しかし、同局は当該事業者を監査の対象としていなかった。

これについて、広島運輸支局は、平成 19 年度の事業計画の変更認可申請により監査対象とすべきであったが、失念していたため監査対象としていなかったとしている。

【事例 2】 香川運輸支局

香川運輸支局では、平成 18 年から 19 年までの間に貸切バス事業者 Bw 及び貸切バス事業者 Ev の 2 事業者が貸切バス事業の許可を受けているが、同局はこれらの事業者を監査の対象としていなかった。

これについて、香川運輸支局は、担当者の引き継ぎミスによるものとしている。なお、香川運輸支局では当省の指摘後、これら 2 事業者について監査を実施している。

【所見】

したがって、国土交通省は、監査対象を効率的かつ確実に把握するため、監査情報システムに選定基準を指定して監査対象事業者を抽出する機能を付加する必要がある。

表Ⅱ－４－(2) 監査情報システムの開発及び維持管理費等に係る事業費の経年推移

(単位：千円)

年度	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度
開発費	115,143	41,180	28,409	15,482
開発内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行管理者情報 ・ 整備管理者情報 ・ 特別講習情報 ・ 監査情報 <p style="text-align: right;">の追加等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業所台帳画面における車両数履歴表示 ・ カレンダー表示 ・ 車庫情報等削除時の履歴情報 <p style="text-align: right;">の追加等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両数抽出機能 ・ 協会加入状況 ・ CSV 出力機能 <p style="text-align: right;">の追加等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 巡回指導状況 ・ 社会保険加入状況 <p style="text-align: right;">の追加等</p>
運用経費	30,691	28,346	43,346	40,728

(注) 1 国土交通省提出の資料に基づき、当省が作成した。

2 平成 20 年度以降は監査情報システムのバックアップの追加とメモリの増強のため、運用経費が増加している。

(アンケート編)

目 次

第1 アンケート調査の概要

1 調査の目的	250
2 調査時期	250
3 調査対象	250
4 調査方法	251
5 配布枚数及び回答数	251

第2 調査結果の概要

I 貸切バス事業者編	252
II 運転者編	252

第3 アンケート調査結果

I 貸切バス事業者編

1 貸切バス事業者の概要	253
(1) 免許又は許可を受けた時期	253
(2) 保有車両数	254
ア 保有車両数	254
イ 免許又は許可の取得時期別の保有車両数	254
(3) 従業員数	255
(4) 資本金	255
(5) 貸切バス事業以外の兼業の実施状況等	256
ア 兼業の状況(分野別)	256
イ 兼業の状況(種類別)	256
ウ 免許又は許可の取得時期別の兼業の状況	257
(6) 売上高(直近の事業年度1年間)	258
(7) 経常収支(直近の事業年度1年間)	258
ア 経常収支	258
イ 免許又は許可の取得時期別の経常収支	259
(8) ツアーバスの運行	260
(9) 売上高に占めるツアーバスの売上げ(直近の事業年度1年間)	260

2	貸切バス事業の運送契約の締結状況	261
(1)	契約先別の取引割合	261
(2)	届出運賃の設定方法	262
(3)	届出運賃の収受状況（直近の事業年度1年間）	263
(4)	自治体や学校関係が行う入札の落札金額	264
(5)	貸切バス事業における特定の契約先の有無（直近の事業年度1年間）	265
(6)	特定の契約先の有無別の収受状況	265
(7)	運送契約における貸切バス事業者の意見・要望の反映度	266
(8)	貸切バス事業者の要望の契約先への反映度と届出運賃の収受率との関係	267
(9)	届出運賃を下回る金額で運送契約を締結した理由	270
(10)	届出運賃の収受率と事故・違反との関係	271
(11)	収受運賃・料金の水準が労務管理や運行管理の維持・安全確保に与える影響の有無	274
	ア 労務管理等に与える影響	274
	イ 免許事業者又は許可事業者別の影響	274
	ウ 保有車両数別の影響	275
(12)	収受運賃・料金の影響により講じた対策の内容	276
(13)	運賃・料金の決定を含めた運送契約内容の決定方法	277
(14)	運賃・料金についての契約先からの要求	278
	ア 運賃・料金についての契約先からの要求内容	278
	イ 運賃・料金についての特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの要求内容	279
(15)	契約先からの要求内容	280
	ア 運送契約についての契約先からの要求内容	280
	イ 運送契約についての特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの要求内容	281
(16)	収受運賃・料金や運送契約の内容が原因となって事故や違反に至った事例の有無	282
	ア 運賃・料金や運送契約の内容が事故・違反の原因となった事例の有無	282
	イ 収受運賃の水準が労務管理等に与える影響と事故・違反との関係	282
	ウ 契約先からの要求の頻度と事故・違反との関係	283
3	貸切バス業界の問題について	285
(1)	貸切バスに関する問題点について	285
(2)	貸切バスに関する問題点を解決する対策について	286

II 運転者編

1	回答者のプロフィール	287
(1)	年代	287
(2)	経験年数	287
(3)	雇用形態	288
ア	雇用形態	288
イ	年代別の雇用形態	288
ウ	経験年数別の雇用形態	289
(4)	給与形態	290
(5)	年収金額	290
ア	年収	290
イ	年代別の年収	291
ウ	雇用形態別の年収	291
エ	経験年数別の年収	292
2	現在の勤務状況	293
(1)	拘束時間	293
ア	1日の平均拘束時間	293
イ	1日の最長拘束時間	293
(2)	休息期間	294
ア	1日の平均休息期間	294
イ	1日の最短休息期間	294
(3)	運転時間	295
ア	1日の平均運転時間	295
イ	1日の最長運転時間	295
ウ	平均連続運転時間	296
エ	最長連続運転時間	296
(4)	勤務日数	297
ア	月間の平均勤務日数	297
イ	最長連続勤務日数	297
(5)	規制緩和前後での勤務状況の変化	298
(6)	規制緩和前後での年収金額の変化	298
3	労働時間等の改善基準について	299
(1)	改善基準告示に対する運転者の意見	299
(2)	運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える1日の最大拘束時間	299
(3)	運転者が安全運行確保のために必要と考える1日の休息期間	300
(4)	運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える1日の最大運転時間	300
(5)	運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える最大連続運転時間	301

(6)	改善基準告示の内容を超える勤務の実態	302
ア	改善基準告示を超過する勤務の頻度	302
イ	改善基準告示を超過する勤務の原因	302
ウ	改善基準告示を超過して勤務した翌日の労務管理上の配慮の有無	303
(7)	国土交通省が定めた交替運転者の配置指針についての意見	304
ア	配置指針についての意見	304
イ	事業者が定める交替運転者配置基準の有無	304
(8)	事業者が定める交替運転者配置基準の内容	305
ア	交替運転者配置基準の内容	305
イ	交替運転者配置基準の換算率	305
(9)	安全運行確保のために適切と考える交替運転者の配置水準	306
ア	高速道路における交替運転者の配置水準	306
イ	一般道路における交替運転者の配置水準	306
ウ	高速道路と一般道路を乗務する場合の交替運転者の配置水準	307
4	運転中の睡魔や居眠りの経験、ヒヤリ・ハット体験について	308
(1)	運転中の睡魔や居眠りの経験、ヒヤリ・ハット体験	308
(2)	運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の原因	309
(3)	運転中に睡魔やヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況	310

第1 アンケート調査の概要

1 調査の目的

貸切バス事業については、平成12年2月に需給調整規制が廃止され、平成20年度の貸切バス事業者数は11年度の約1.8倍に増加しており、事業者間の競争が激化し、厳しい経営状況となっている。

このような中、貸切バスの事故発生件数は平成11年に365件であったものが、17年には478件、20年は413件と高止まりの傾向にあり、19年には、大阪府において、スキーバスによる過労運転を原因とした重大死亡事故が発生している。

この事故を契機として、平成19年4月に国土交通省が行った監査の結果、ツアーバスを実施する316事業者のうち、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、点検関係違反等の法令違反が判明するなど、安全運行の確保が求められている。

これら法令違反の背景には、貸切バス事業者における遵法意識の欠如のほか、国土交通省の公示運賃と貸切バス事業者が旅行業者などの契約先から実際に支払われる運賃・料金との間にかい離があること、契約先から示される旅行計画に無理があることなどが指摘されている。

このような状況を踏まえ、総務省では、平成20年12月から、貸切バスの安全確保対策の推進及び貸切バス事業の健全な発展に資する観点から「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」を実施しているところである。

このアンケート調査は、この行政評価・監視の一環として、貸切バス事業者と契約先との運送契約の実態、運転者の勤務実態等について調査を行ったものである。

2 調査時期

(1) 貸切バス事業者調査

平成21年3月(平成21年2月1日現在の状況を回答)

(2) 貸切バス運転者調査

平成21年4月～5月(平成21年4月1日現在の状況を回答)

3 調査対象

(1) 貸切バス事業者

平成20年10月9日現在、国土交通省の「運送事業者監査総合情報システム」に入力されている貸切バス事業者のうち、当省が実地調査を行った事業者、廃業及び住所不明の事業者を除いた4,304事業者

(2) 貸切バス運転者

以下の駐車場において、貸切バス内で待機していた運転者

- ① 東京8か所：皇居外苑営業用バス駐車場、憲政記念館国会参観バス駐車場、東京都庁大型バス専用駐車場、上野公園駐車場、台東区民会館駐車場、台東区今戸駐車場、東京タワー駐車場、日の出橋駐車場
- ② 大阪1か所：大阪城公園駐車場
- ③ 京都2か所：二条城駐車場、京都市清水坂観光駐車場

4 調査方法

(1) 貸切バス事業者

調査対象事業者に調査票を郵送し、調査対象事業者が調査票に自ら記入して当省に郵送した。

(2) 貸切バス運転者

駐車場で待機していた調査対象運転者に調査票を配布し、調査対象運転者が調査票に自ら記入して当省に郵送した。

5 配布枚数及び回答数

(1) 貸切バス事業者

配布事業者数 4,304 事業者

有効回答数 2,629 事業者 (61.1%)

(2) 貸切バス運転者

配布運転者数 500 人 (東京 259 人、大阪 56 人、京都 185 人)

有効回答数 136 人 (27.2%)

閲覧上の注意点

- ① グラフ及び表中の数値で単位の記載されていないものは、特段の記述がない限り百分率「%」単位とする。
- ② 各項目をクロスさせて集計した結果の帯グラフについては、1.0%未満のカテゴリについて数値を非表示としている。
- ③ グラフ及び表中の「n=○○○○」は回答の母数を示すものである。

第2 調査結果の概要

I 貸切バス事業者編

- 需給調整規制が廃止される直前の平成12年1月までに免許を取得した事業者の割合は49.7%、12年2月以降に許可を取得した事業者の割合は47.1%とほぼ半数ずつ。許可事業者は免許事業者と比較して旅客運送関連の兼業割合は低い。
- 貸切バス事業の売上高に占める契約先別の取引割合は、「旅行会社」が29.7%、「自治体・学校関係」が22.0%、「個人」が20.4%などとなっており、「旅行会社」への依存度が最も高い。
- 貸切バス事業者の経営は、「黒字」が14.0%、「ほぼ均衡」が35.8%、「赤字」が43.6%。貸切バス事業者の経営環境が悪化している原因として、事業者間の値下げ競争と契約先からの運賃・料金の値下げ要求があると回答。「旅行業者」との関係では、無回答を除く全体の97%の事業者が届出運賃額を受領できていないと回答
- 約40%の事業者が、運送契約内容に関し、契約先から安全性を度外視した無理な要求は「ない」とする一方で、同数に近い事業者が、無理な要求が「常にある」又は「時々ある」と回答
- 契約先からの運賃や契約内容に関する無理な要求が原因で事故・違反になったことがあるかとの問いについて、2,247事業者(85.5%)は「ない」としているが、158事業者(6.0%)は契約先からの無理な要求が事故・違反の原因になったと回答
これら158事業者では、実際に収受している運賃・料金の水準について、労務管理や運行管理の維持・安全確保に「非常に影響がある」(72.8%)、「やや影響がある」(17.7%)と回答

II 運転者編

- 87.6%の運転者が「正規雇用」されているが、貸切バス事業者は、人件費を削減するため、賃金の安い「嘱託雇用(定年退職者を引き続き雇用)」や「契約雇用(1年程度の有期の雇用契約を締結)」の採用を若年層と高齢層で拡大
- 貸切バス事業者による人件費削減の結果、運転者の労働環境が悪化し、長時間運転や連続勤務が発生している例あり。①1日当たりの拘束時間については、運転者の60%近くが違反を経験、②1日当たりの休息期間については、運転者の3人に1人が日常的に違反、③1日当たりの運転時間については、運転者の78.0%が違反
- 違法又は不適切な勤務の頻度については、運転者の64%が「常にある」又は「時々ある」と回答
- 90%近くの運転者が、運転中の「睡魔や居眠りの経験」があると回答。さらに、95.6%の運転者が、「ヒヤリ・ハット体験」の「経験がある」と回答
- 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の原因については、「運行スケジュールが厳しく疲労が蓄積」(61.2%)、「休日や休息の不足による過労運転」(59.7%)を挙げている。

第3 アンケート調査結果

I 貸切バス事業者編

1 貸切バス事業者の概要

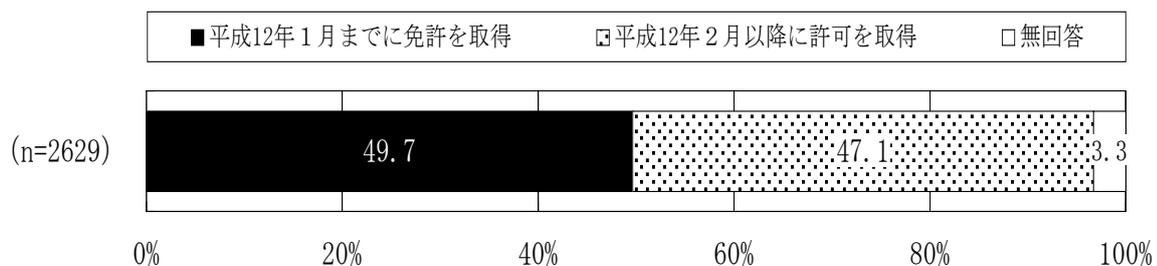
(1) 免許又は許可を受けた時期

アンケート調査に回答があった貸切バス事業者の事業開始時期をみると、道路運送法の改正による需給調整規制が廃止される前の「平成12年1月までに免許を取得」し、事業を開始した事業者（以下「免許事業者」という。）は49.7%、需給調整規制が廃止された「平成12年2月以降に許可を取得」し、事業を開始した事業者（以下「許可事業者」という。）は47.1%であり、ほぼ半数ずつとなっている。

(注) 貸切バス事業に係る需給調整規制の廃止

貸切バス事業については、過当競争による運送秩序の破壊を防止し、広く国民に輸送サービスを安定して供給することを目的とした需給調整規制を伴う免許制が採られてきたが、平成11年5月に道路運送法が改正（12年2月に施行）され、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許可制に移行され、貸切バス事業への参入は、受給調整規制の廃止以前に比べて容易となった。

<図 I - 1 - (1) - 1 >

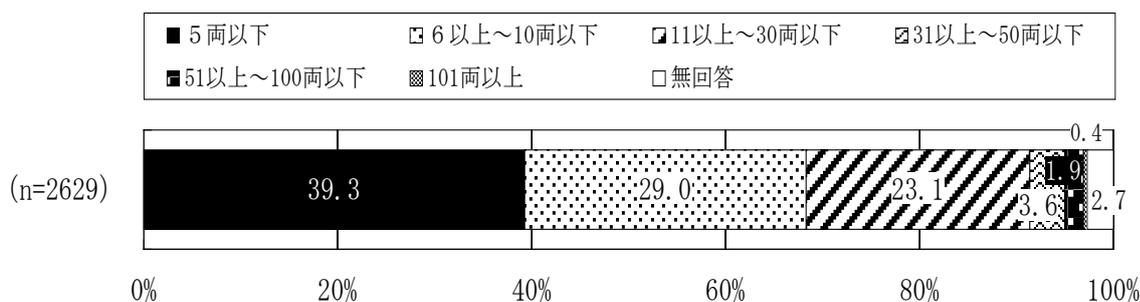


(2) 保有車両数

ア 保有車両数

貸切バス事業者数について、保有車両数別の割合をみると、保有車両数が少なくなるほどその割合は増加し、「5両以下」の小規模事業者が39.3%で最も多くなっている。

<図 I - 1 - (2) - 1 >

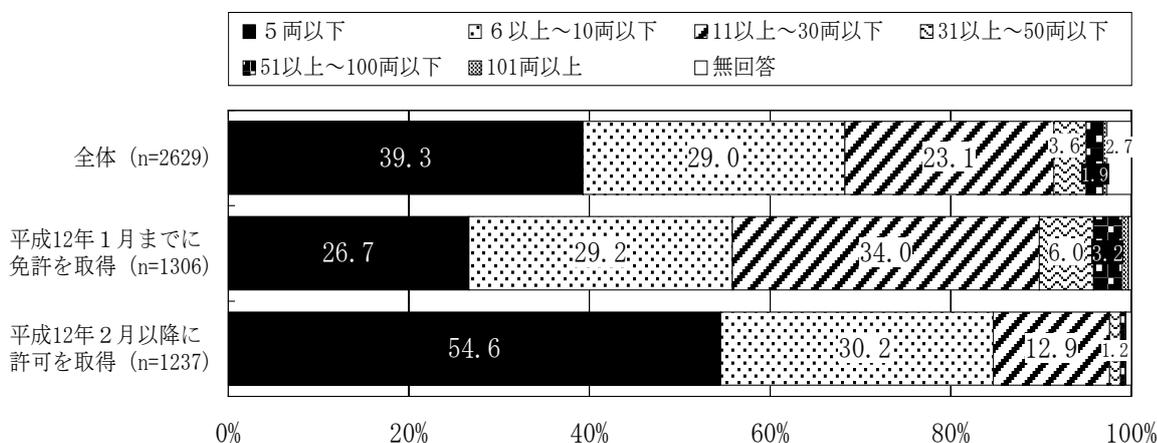


イ 免許又は許可の取得時期別の保有車両数

貸切バス事業者について、免許又は許可別の保有車両数をみると、免許事業者の方が許可事業者よりも保有車両数が多くなっている。すなわち、免許事業者は、「11両以上30両以下」の事業者が34.0%で最も多く、次いで「6両以上10両以下」が29.2%、「5両以下」が26.7%などとなっており、30両を超えるまでは保有車両数が多くなるほどその割合も増加している。

一方、許可事業者は、「5両以下」の小規模な事業者が54.6%と最も多く、全体の半数以上を占めており、次いで「6両以上10両以下」が30.2%、「11両以上30両以下」が12.9%などとなっており、保有車両数が多くなるほどその割合は減少している。

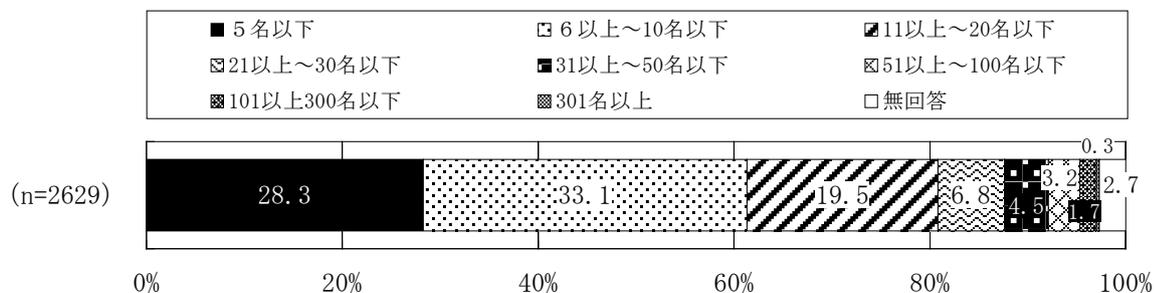
<図 I - 1 - (2) - 2 >



(3) 従業員数

貸切バス事業者の従業員数をみると、「6名以上10名以下」の事業者が33.1%で最も多く、次いで「5名以下」が28.3%となっており、10名以下の小規模な事業者が全体の60%以上を占めている。

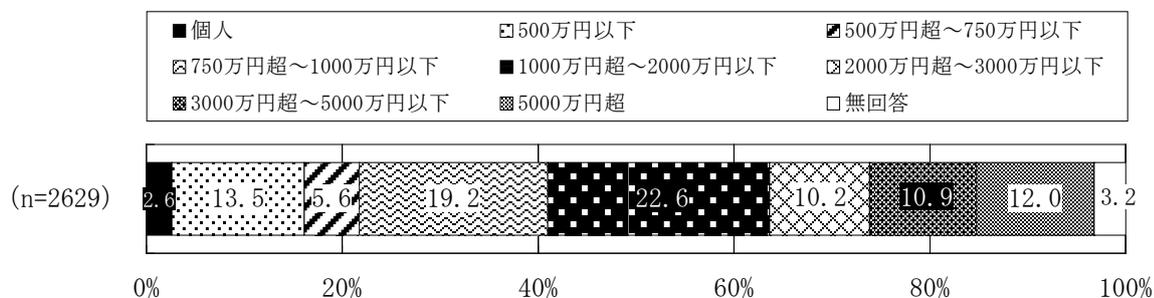
<図 I - 1 - (3) - 1 >



(4) 資本金

貸切バス事業者数の資本金をみると、「1,000万円超2,000万円以下」の事業者が22.6%で最も多く、次いで「750万円超1,000万円以下」が19.2%、「500万円以下」が13.5%などとなっている。

<図 I - 1 - (4) - 1 >

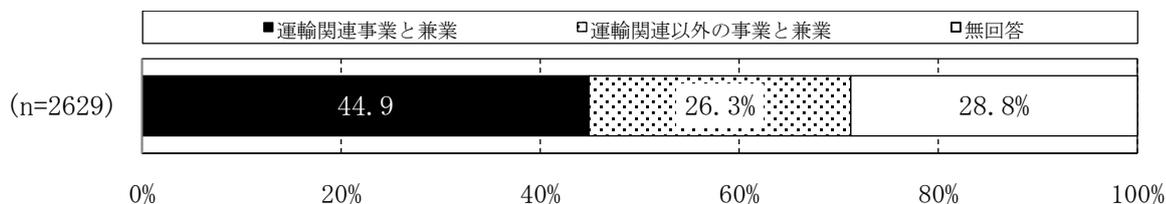


(5) 貸切バス事業以外の兼業の実施状況等

ア 兼業の状況（分野別）

貸切バス事業者の兼業の状況をみると、44.9%の事業者が運輸関連事業を兼業しており、26.3%の事業者が運輸関連以外の事業を兼業している。

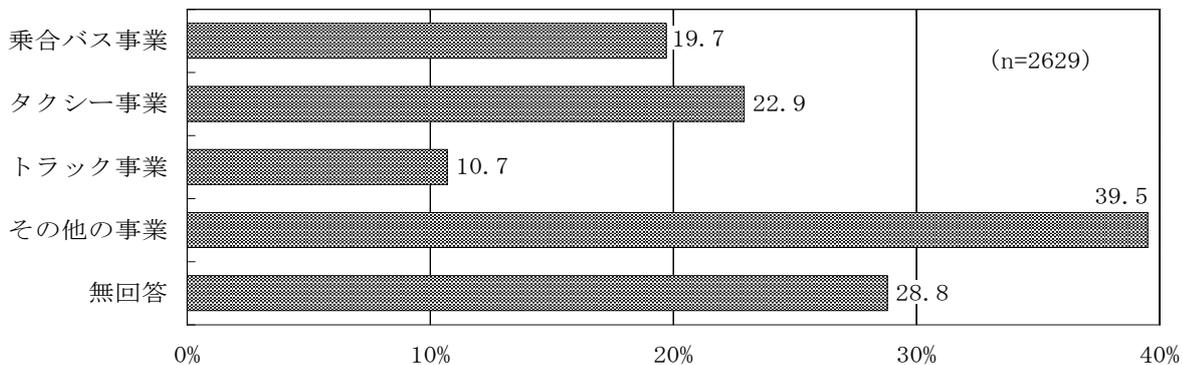
<図 I - 1 - (5) - 1 >



イ 兼業の状況（種類別）

兼業している事業の内容をみると、運輸関連事業である「タクシー事業」を行っている事業者が 22.9%、「乗合バス事業」が 19.7%、「トラック事業」が 10.7%あり、運輸関連事業とは関係のない「その他の事業」を兼業している割合が 39.5%ある。

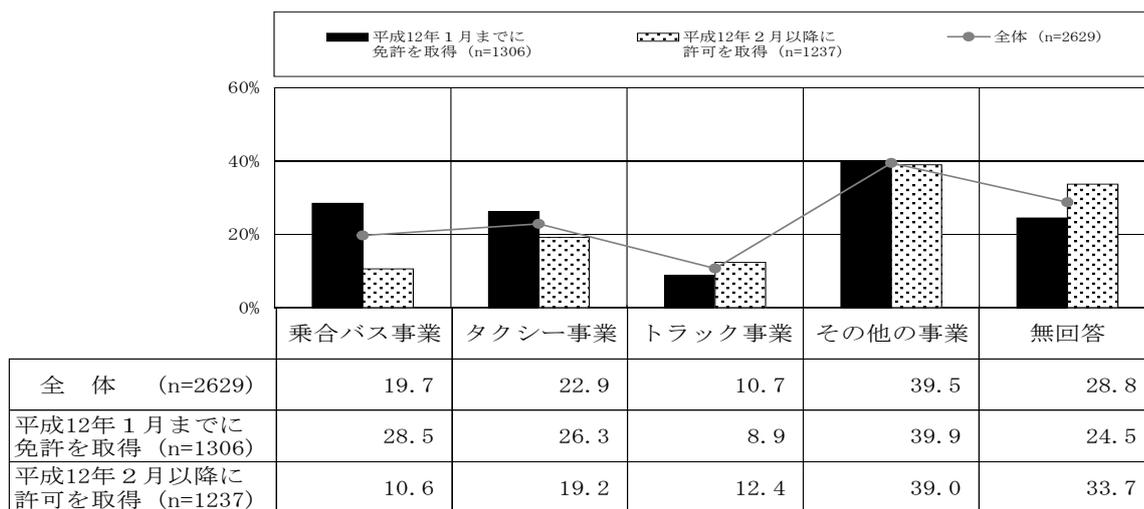
<図 I - 1 - (5) - 2 >



ウ 免許又は許可の取得時期別の兼業の状況

貸切バス事業者の兼業の状況を免許又は許可の取得時期別にみると、免許事業者は「乗合バス事業」28.5%、「タクシー事業」26.3%となっており、旅客輸送関連事業の兼業割合が高いが、許可事業者の場合は、「乗合バス事業」10.6%、「タクシー事業」19.2%となっており、旅客輸送関連事業の兼業割合は免許事業者と比べて低くなっている。

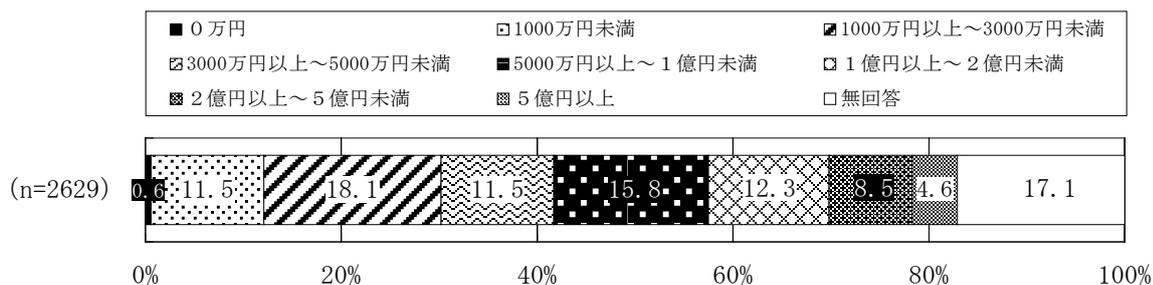
<図 I - 1 - (5) - 3 >



(6) 売上高（直近の事業年度1年間）

貸切バス事業の売上をみると、「1,000万円以上3,000万円未満」の事業者が18.1%、次いで「5,000万円以上1億円未満」が15.8%、「1億円以上2億円未満」が12.3%などとなっている。5,000万円を境にして、5,000万円未満の事業者が合わせて41.7%、5,000万円以上の事業者が合わせて41.2%となっており、それぞれが無回答を除く全体の半数を占めている。

<図 I - 1 - (6) - 1 >



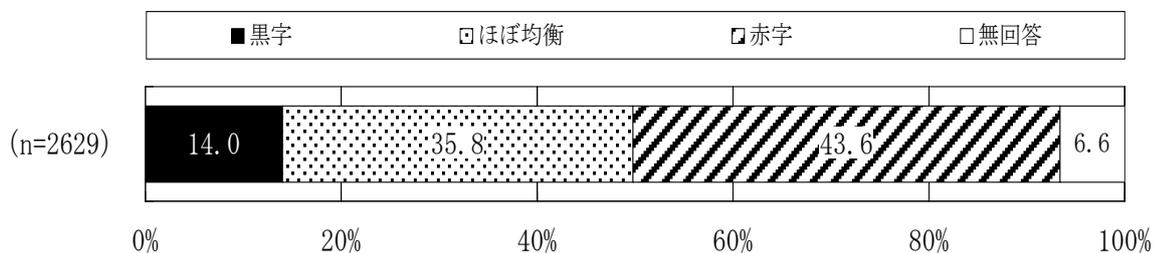
(7) 経常収支（直近の事業年度1年間）

ア 経常収支

貸切バス事業の経常収支については、需給調整規制が廃止される前から多くの事業者が赤字であったとの指摘がある（注）が、今回のアンケート調査結果においても、貸切バス事業の経常収支は、「赤字」が43.6%、「ほぼ均衡」が35.8%で、「黒字」の事業者は14.0%にとどまっている。

（注）平成11年に社団法人日本バス協会が会員企業を対象に行った調査によると、調査対象とした225事業者のうち、6割強の事業者の経常収支が赤字となっている。

<図 I - 1 - (7) - 1 >

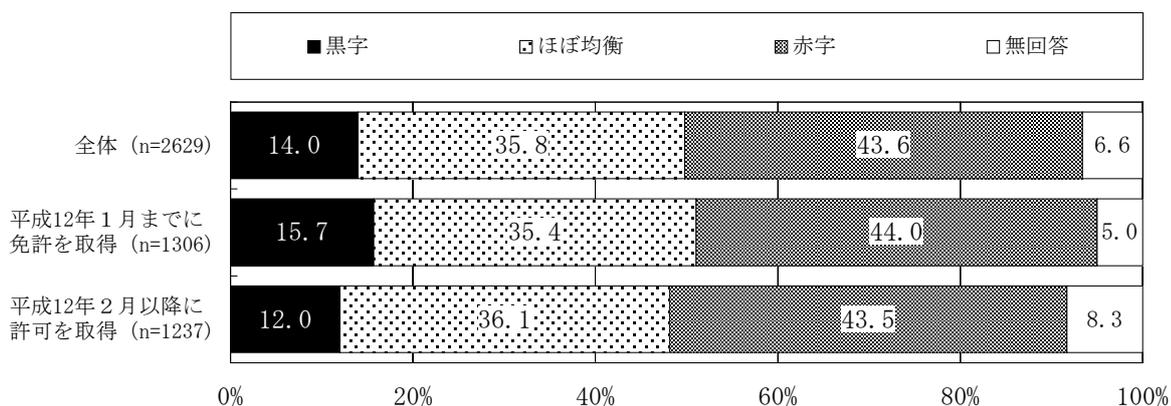


イ 免許又は許可の取得時期別の経常収支

貸切バス事業者における経常収支の状況を免許又は許可の取得時期別にみると、「ほぼ均衡」と答えた事業者は、免許事業者が 35.4%、許可事業者が 36.1%となっており、また、「赤字」と答えた事業者は、免許事業者が 44.0%、許可事業者が 43.5%で、両者の割合はほぼ同じとなっている。

一方、「黒字」と答えた事業者は、免許事業者が 15.7%、許可事業者が 12.0%となっており、免許事業者の黒字の割合が若干高くなっている。

<図 I - 1 - (7) - 2 >

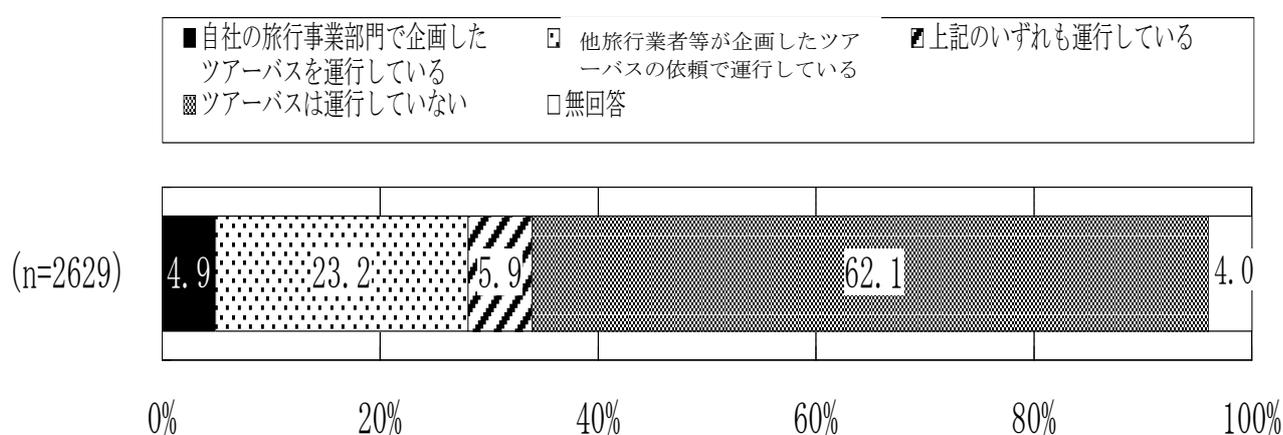


(8) ツアーバスの運行

ツアーバス（注）の運行状況を見ると、「運行している」とした事業者は 34.0%で、その中では「他旅行業者等が企画したツアーバスの依頼で運行している」が 23.2%と最も多くなっている。

（注）ツアーバスは、旅行会社が主催し、東京・大阪間等の主に2地点間の移動を目的とした旅行商品として、貸切バス事業者との運送契約により運行するものであり、高速路線バス等の他の交通機関と比較して料金が安いことなどから、近年、急速に進展している。

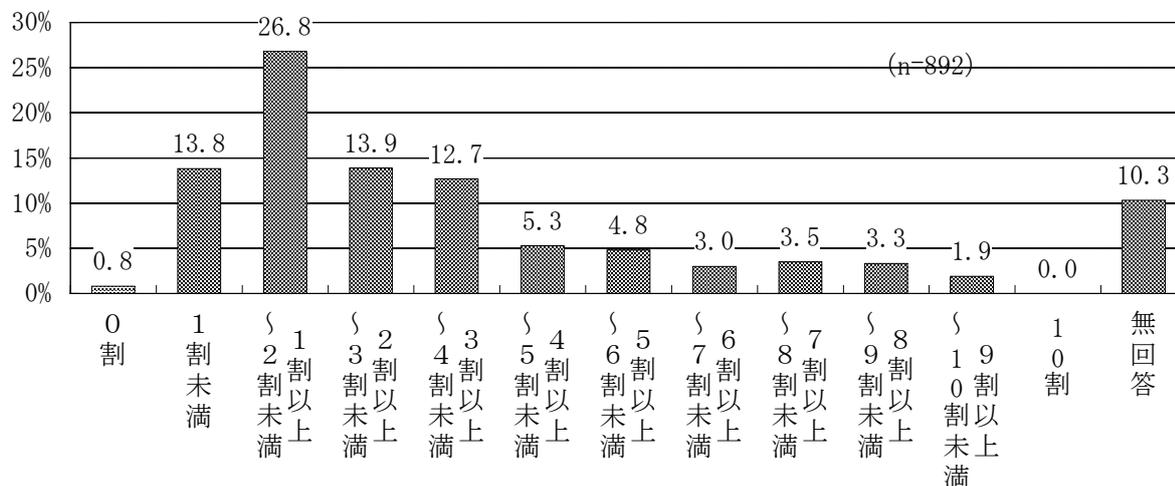
<図 I - 1 - (8) - 1 >



(9) 売上高に占めるツアーバスの売上げ（直近の事業年度1年間）

貸切バス事業の売上高全体に占めるツアーバスの売上割合をみると、「1割以上2割未満」の事業者が 26.8%で最も多く、次いで「2割以上3割未満」が 13.9%、「1割未満」が 13.8%となっている。

<図 I - 1 - (9) - 1 >

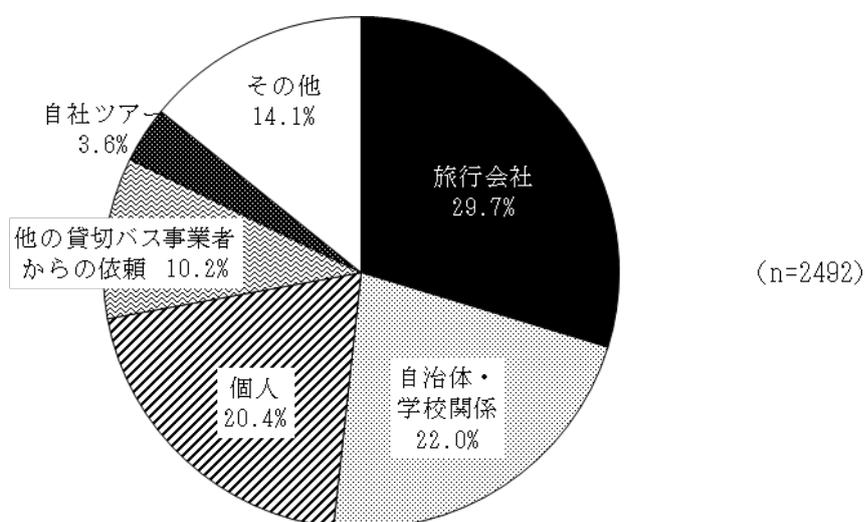


2 貸切バス事業の運送契約の締結状況

(1) 契約先別の取引割合

貸切バス事業者における売上高に占める契約先別の平均的な取引割合をみると、「旅行会社」が29.7%、「自治体・学校関係」が22.0%、「個人」が20.4%、「他の貸切バス事業者からの依頼」が10.2%などとなっている。

<図 I - 2 - (1) - 1 >



(注) 1 契約先別の取引割合については、アンケートの選択項目に回答幅（「1～10%未満」「10～20%未満」）があるため、事業者が選択した項目の中間点（「1～10%未満」の場合は5%、「10～20%未満」の場合は15%）の数値を基に、「旅行会社」から「その他」までの割合の合計が100%になるよう集計した。

2 グラフ中の「自社ツアー」とは、貸切バス事業者自らが旅行を企画し、開催するものをいう。

(2) 届出運賃の設定方法

貸切バス事業者における届出運賃(注1)の設定状況をみると、「公示運賃基準をそのまま準用している」事業者が24.2%、「公示運賃基準の範囲内で設定している」事業者が55.5%となっており、多くの事業者が公示運賃を目安に届出運賃を設定している(注2)。

なお、14.9%の事業者が「公示運賃基準の範囲外で運賃・料金を設定している」と回答しているが、当省が9地方運輸局等(注3)を対象に行った実地調査の結果では、直近では北海道運輸局管内の1事業者、関東運輸局管内の1事業者を除くすべての事業者が公示運賃を目安に届出運賃を設定していることから、実際は公示運賃を目安にして届出運賃を設定しているものとみられる。

(注1) 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定め、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。

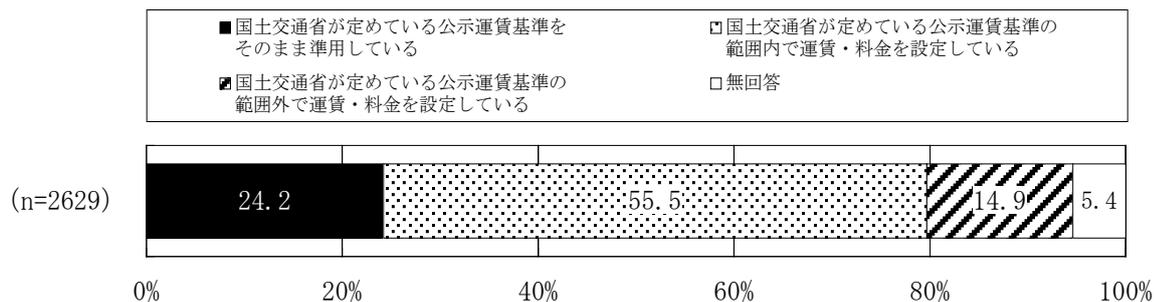
地方運輸局は、貸切バス事業者から届出のあった運賃及び料金について、道路運送法第9条第6項により、社会的経済的事情に照らして著しく不適切で旅客の利害を阻害するおそれの有無、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いの有無や他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれの有無を審査し、これに該当すると認めるときは、変更すべきことを命ずることができる。

(注2) この届出運賃の審査については、地方運輸局が地域内の経済状況や事業者の経営状況を勘案し、あらかじめ公示した運賃及び料金(公示運賃)の範囲内で届出が行われた場合は、審査は不要とされるため、多くの事業者は公示運賃を目安にして届出を行っている。

届出運賃の金額については、道路運送法第30条第2項により、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずる競争をしてはならないとされており、これに違反した場合は行政処分の対象となる。また、同法第98条第一号により、届け出た運賃若しくは料金によらないで運賃又は料金を収受した者は、100万円以下の罰金が科せられる。

(注3) 北海道、東北、関東、中部、近畿、中国、四国及び九州の地方運輸局と沖縄総合事務局運輸部

< 図 I - 2 - (2) - 1 >



(3) 届出運賃の收受状況（直近の事業年度1年間）

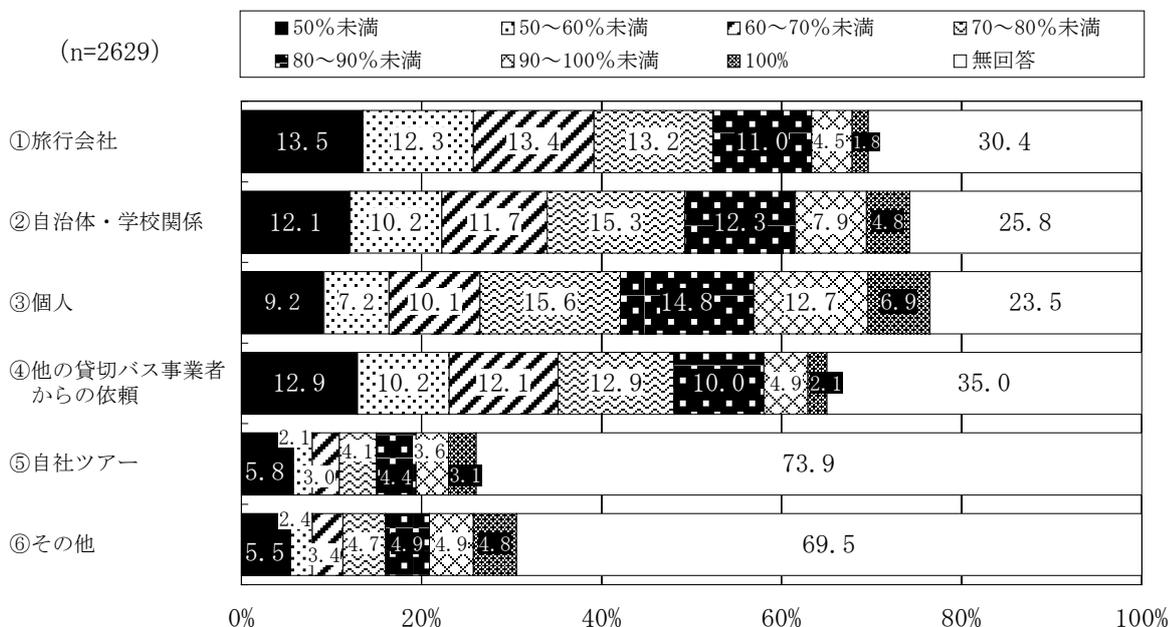
貸切バス事業者の届出運賃の收受状況を契約先別にみると、いずれの契約先との関係においても100%收受できている割合は低く、100%收受できている割合は、「①旅行会社」で1.8%、「②自治体・学校関係」で4.8%、「③個人」で6.9%、「④他の貸切バス事業者からの依頼」で2.1%、「⑤自社ツアー」で3.1%である。

また、50%未満となっている割合は、「①旅行会社」で13.5%、「②自治体・学校関係」で12.1%、「③個人」で9.2%、「④他の貸切バス事業者からの依頼」で12.9%、「⑤自社ツアー」で5.8%ある。

このように届出運賃の收受割合が低くなっていることについて、アンケート調査における貸切バス事業者からの意見をみると、「届出運賃の場合、大型バスの日帰り600km行程で30万円近くになるが、大手旅行会社は7万円～8万円の料金を提示してくる。バス会社は立場上弱いので、これでも契約せざるを得ない」、「正しい料金を提示すれば、「他のバス会社に依頼する」と言われ、二度と電話が鳴らない」などの意見がある。

一方、当省が調査した大手旅行会社では、「例えば、日帰りバス旅行の代金は、各社1人当たり5,000円前後に設定しており、旅行者もそれが相場だと考えている。届出運賃制度については承知しているが、市場価格からかけ離れており、1人当たりの旅行代金を踏まえると、届出運賃額での契約は実質不可能」としている意見がある。

<図 I - 2 - (3) - 1 >

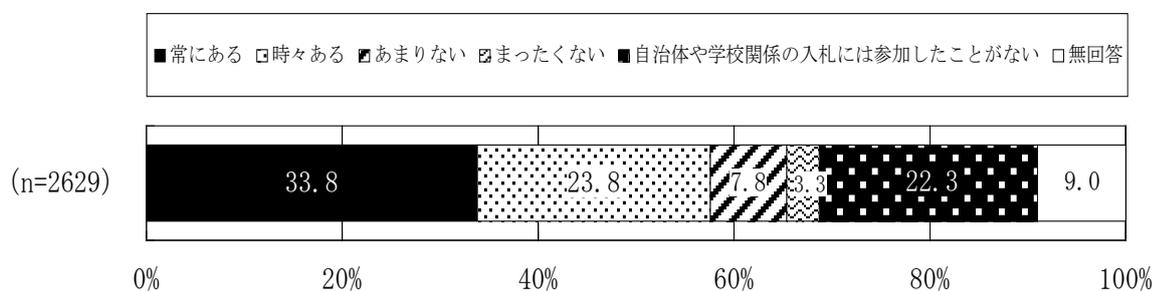


(4) 自治体や学校関係が行う入札の落札金額

収受運賃が届出運賃を下回っていることについては、貸切バスの調達が入札で行われる自治体や学校との契約についても指摘されている。その状況をアンケート調査でみると「常にある」とした事業者が33.8%、「時々ある」が23.8%となっており、合わせて57.6%の事業者が「ある」と回答している。

また、アンケート調査における貸切バス事業者の意見をみると、「官公庁の入札ですら予算との関係で公示運賃を下回る予定価格が設定されており、安全面の配慮は度外視で価格のみで入札決定されている」、「安全よりも安い運賃を選択する顧客・契約先が多く、特に学校関係にその傾向が強くみられる」などの意見がある。

<図 I - 2 - (4) - 1 >

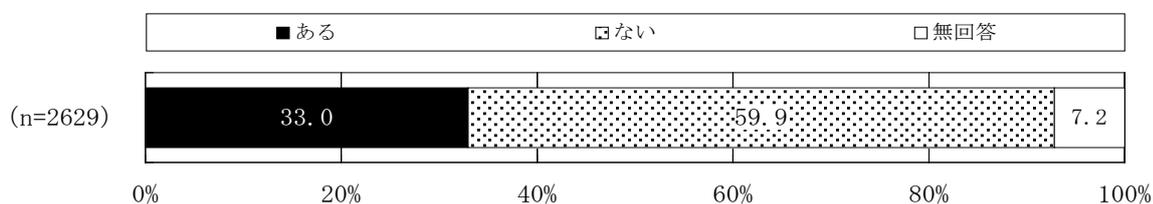


(5) 貸切バス事業における特定の契約先の有無（直近の事業年度1年間）

特定の契約先への依存度が高くなれば、当該契約先からの貸切バス事業者への契約に関する要求が強まると考えられるが、直近の事業年度（1年間）の貸切バス事業の運送契約において、売上高の3割以上(注)を占めている特定の契約先があるかとの問いについては、33.0%の事業者が「ある」と回答している。

(注) 公正取引委員会では、独占禁止法において規制されている優越的地位の濫用について、売上高の何割を占めるものが優越的な地位に該当するという明確な基準はないとしているが、3割程度が一応の目安にはなるとしている。

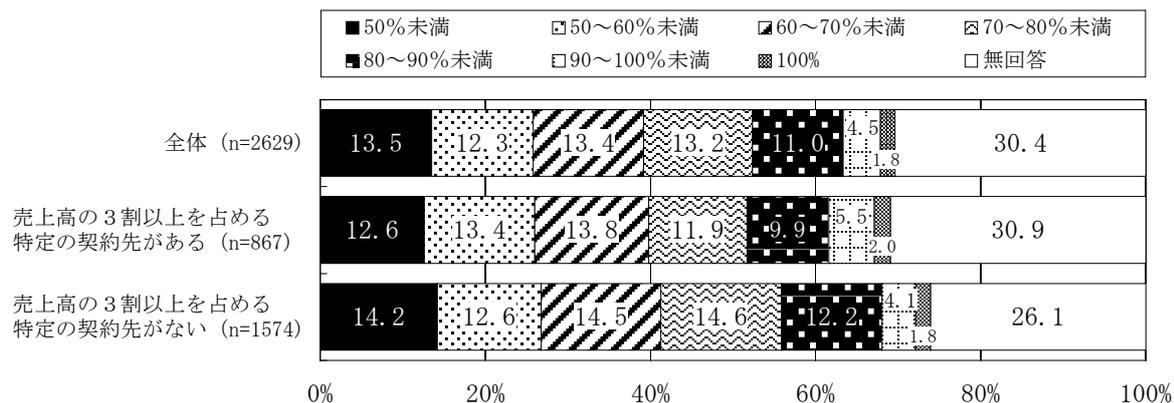
<図 I - 2 - (5) - 1 >



(6) 特定の契約先の有無別の収受状況

特定の契約先の有無と運賃・料金の収受率との関係を見ると、特定の契約先がある事業者とない事業者との各収受率の差は3%以内に止まっており、アンケート調査結果においては、特定の契約先の有無と運賃・料金の収受率の関連性は認められなかった。

<図 I - 2 - (6) - 1 >

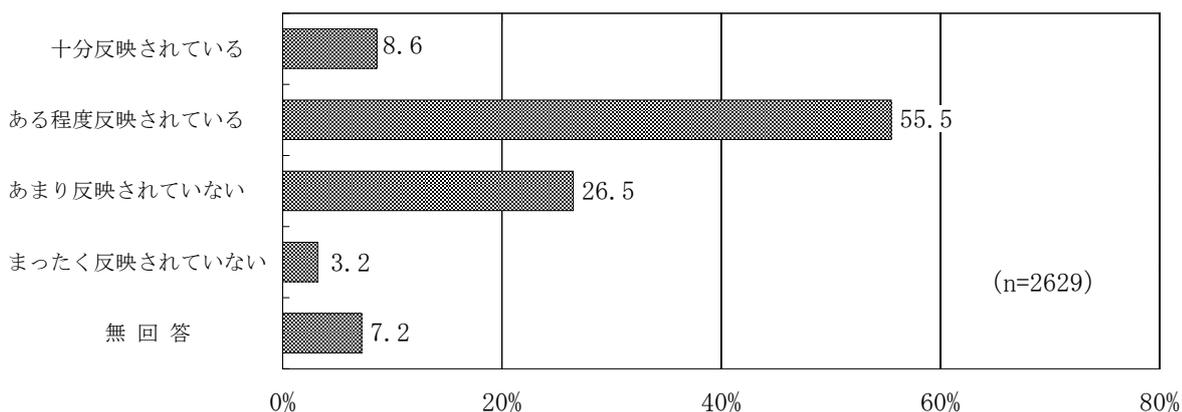


(7) 運送契約における貸切バス事業者の意見・要望の反映度

運送契約における貸切バス事業者の意見・要望の反映度をみると、意見・要望が運送契約に「十分反映されている」8.6% (227 事業者)、「ある程度反映されている」55.5% (1,459 事業者) で合わせて64.1%ある一方、「まったく反映されていない」3.2% (83 事業者)、「あまり反映されていない」26.5% (696 事業者) で合わせて29.7%となっており、ある程度反映されていると認識している事業者が多い。

しかし、後記 I - 2 - (15) のとおり、契約先から「①改善基準告示に違反するような旅程を提示される」、「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」、「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」、「④営業区域外運行を求められる」などの無理な要求を受けているとする回答も多く、運送契約の中には、安全運行に係る部分について、必ずしも貸切バス事業者が望む内容となっていないものがあることを示している。

<図 I - 2 - (7) - 1 >



(8) 貸切バス事業者の要望の契約内容への反映度と届出運賃の収受率との関係

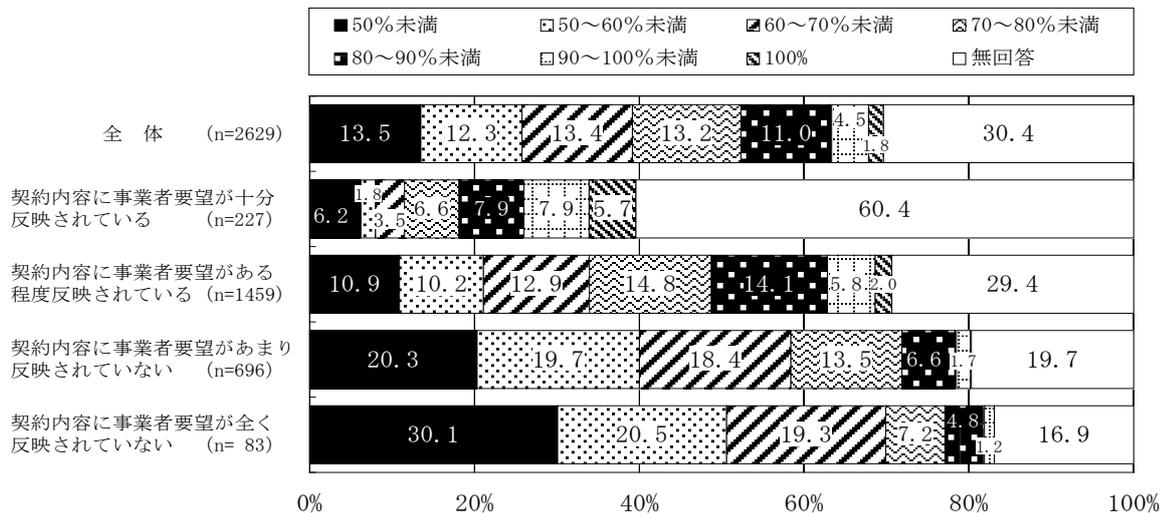
前記の運送契約における貸切バス事業者の意見・要望の反映度と届出運賃の収受率との関係をみると、意見・要望の反映度が低い事業者ほど、届出運賃の収受率も低くなる傾向がみられる。

例えば、旅行者との関係で届出運賃の収受率が50%未満の事業者をみると、「要望が十分反映されている」とする事業者のうち、届出運賃の収受率が50%未満の事業者は6.2%であるが、「要望がある程度反映されている」とする事業者では10.9%に増加し、さらに、「要望があまり反映されていない」とする事業者では20.3%、「要望が全く反映されていない」とする事業者では30.1%にまで増加する。

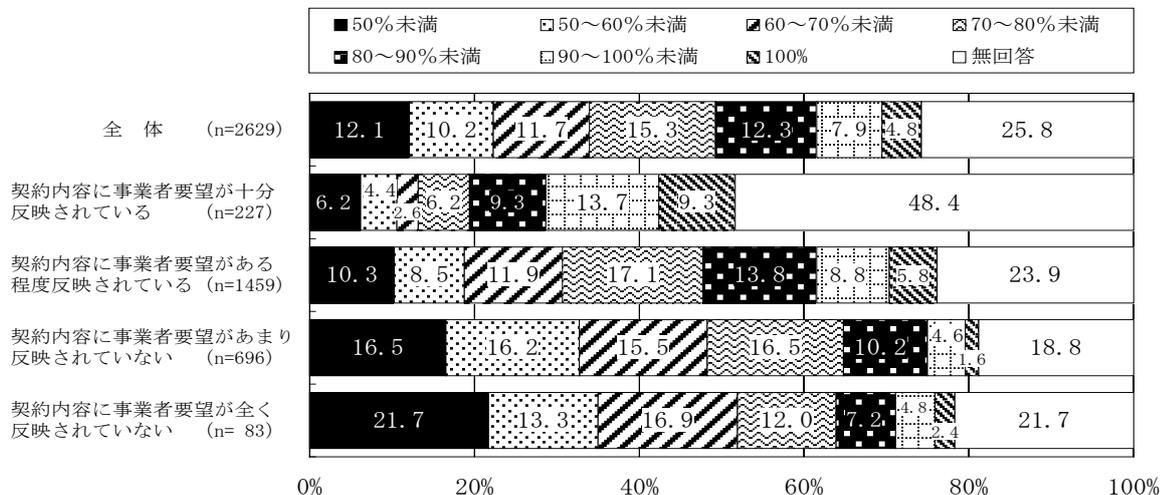
この傾向は、下図のとおり、自治体・学校関係、個人等の他の契約先との関係においてもみられる。

<図 I - 2 - (8) - 1 >

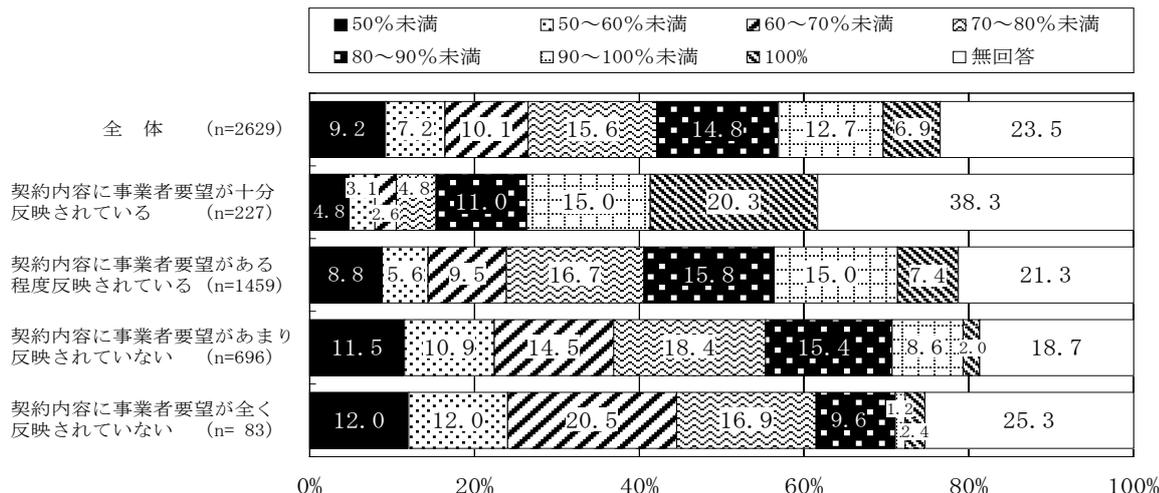
①旅行者



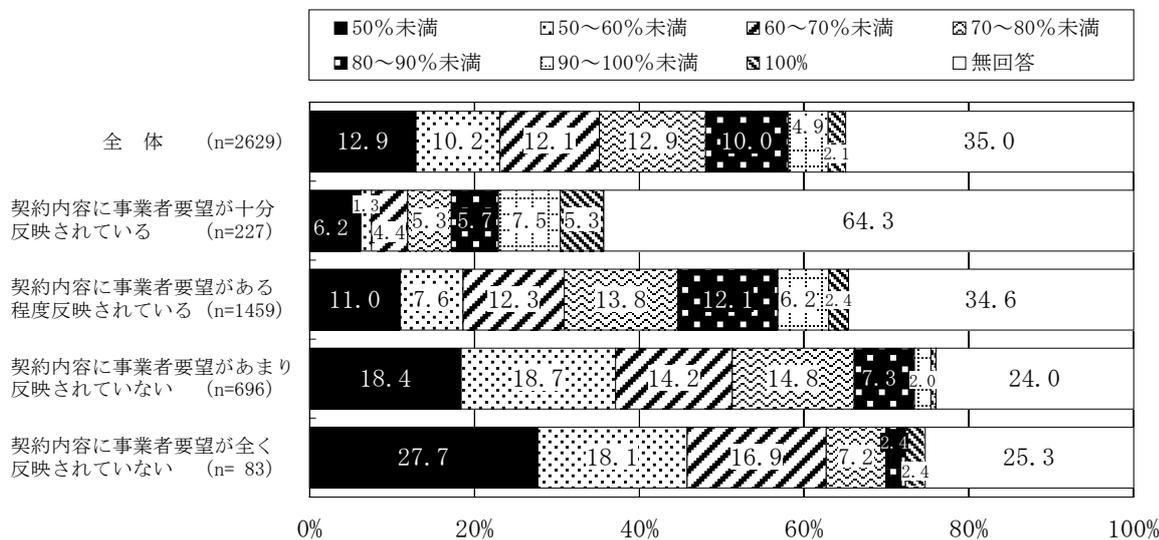
②自治体・学校関係



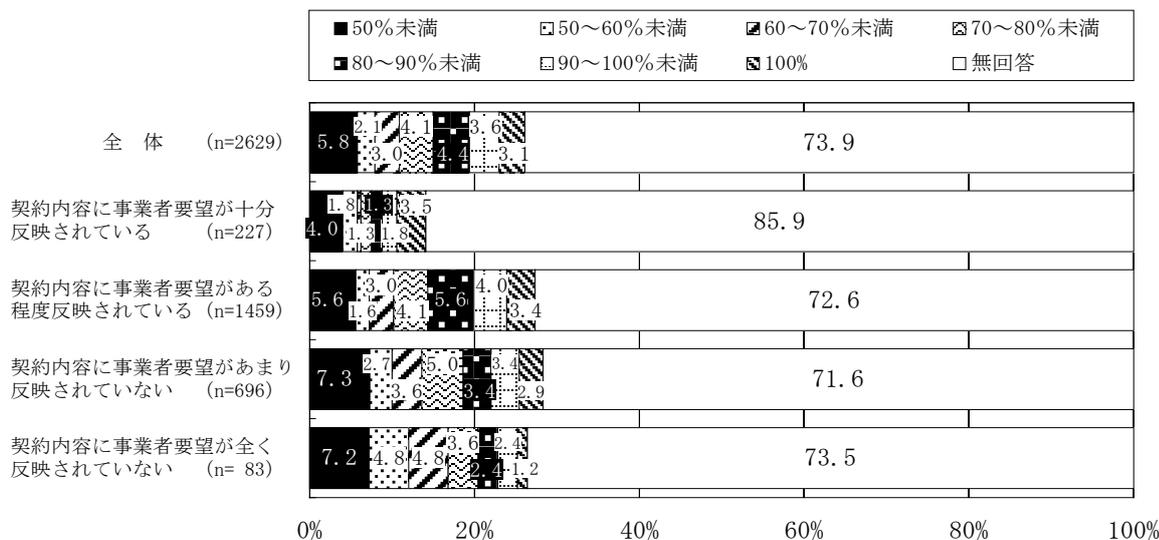
③個人



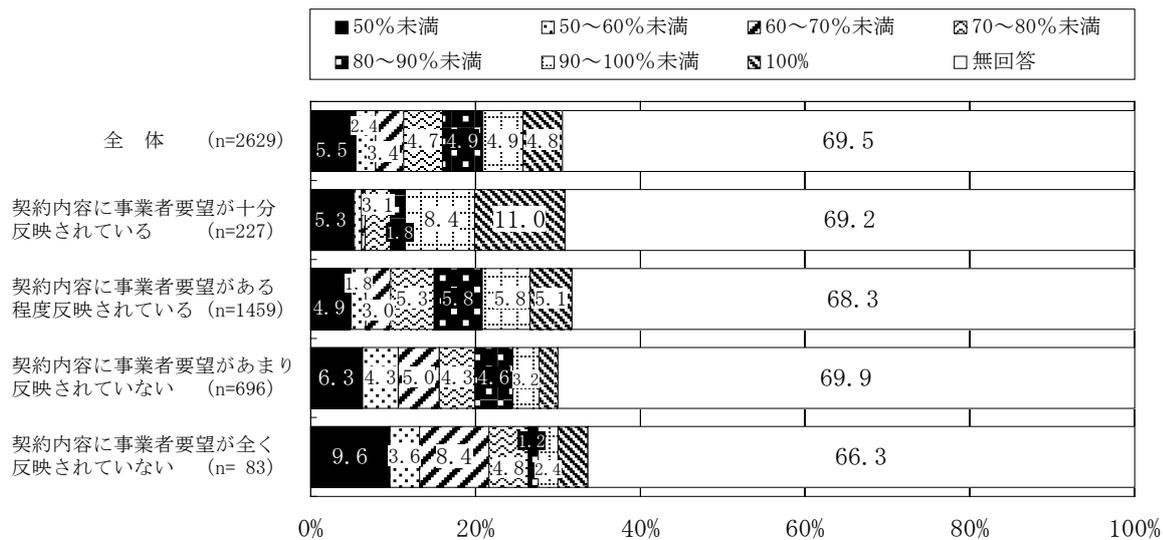
④他の貸切バス事業者からの依頼



⑤自社ツアー



⑥その他

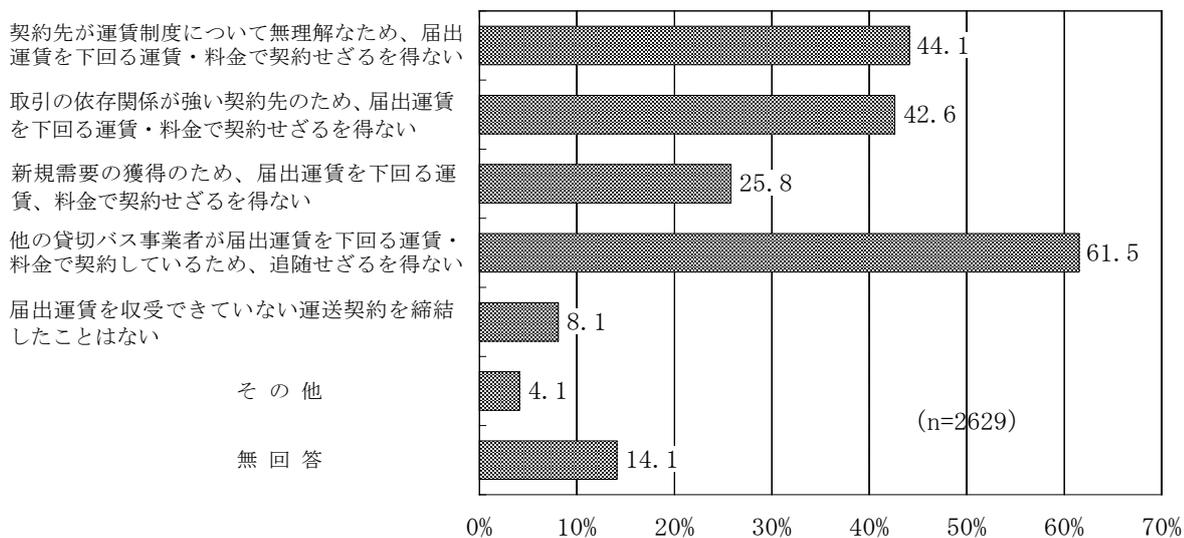


(9) 届出運賃を下回る金額で運送契約を締結した理由

前記 I - 2 - (3) のとおり、貸切バス事業者の運賃の收受額は届出運賃を大きく下回っているが、届出運賃を下回る金額で運送契約を締結した理由をみると、「他の貸切バス事業者に追随せざるを得ない」が 61.5% で最も多い。

次いで、「契約先が運賃制度について無理解」が 44.1%、「取引の依存関係が強い契約先のため、届出運賃を下回る運賃・料金で契約せざるを得ない」が 42.6% と契約先からの運賃の値下げ要求が強いこともその理由となっている。

<図 I - 2 - (9) - 1 >



(10) 届出運賃の收受率と事故・違反との関係

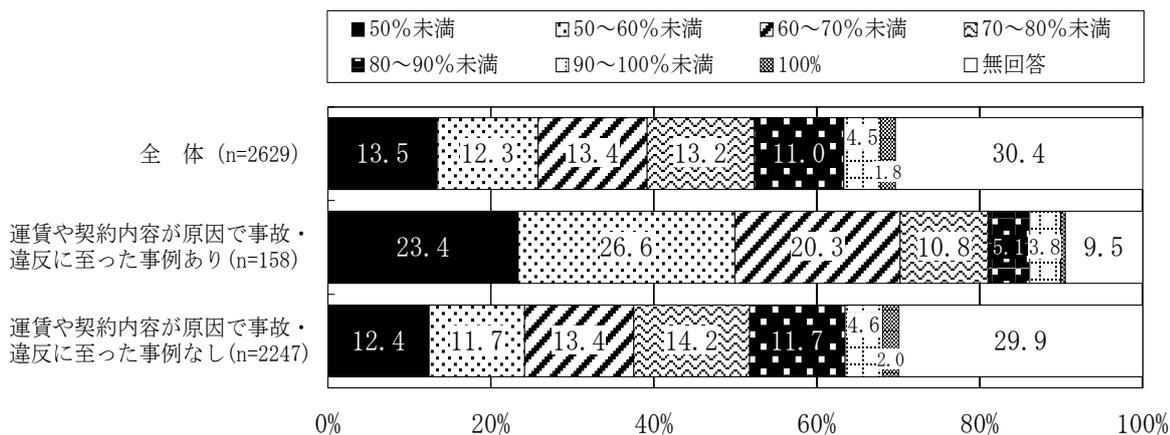
後記 I-2-(16) のとおり、貸切バス事業者は、契約先から提示された運賃・料金や運送契約が原因で事故・違反に至った事例があるかとの問いについて、85.5%に当たる 2,247 事業者は「ない」と回答し、6.0%に当たる 158 事業者は「ある」としている。

これについて、届出運賃の收受率との関係をみると、旅行業者との関係で收受率が 50%未満の事業者を例にとると、「運賃や契約内容が原因で事故・違反に至った事例なし」とするものは 12.4%であるのに対し、「事故・違反に至った事例あり」とするものは 23.4%と高くなっている。また、收受率 50~60%未満の事業者についてみても、「事故・違反に至った事例なし」とするものは 11.7%であるのに対し、「事故・違反に至った事例あり」とするものは 26.6%と高くなっており、收受率 60~70%についても、前者が 13.4%、後者が 20.3%と高くなっている。

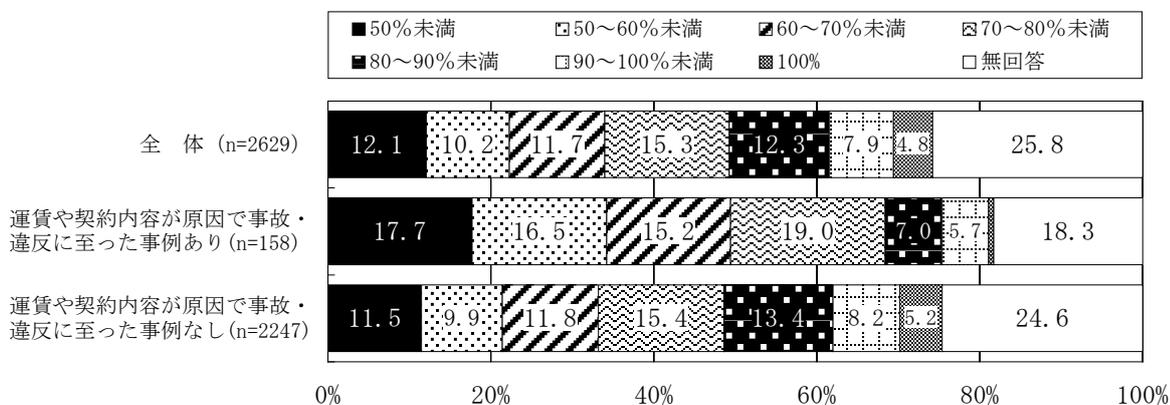
この傾向は、自治体・学校関係、個人等の他の契約先との関係においてもみられる。

<図 I-2-(10)-1>

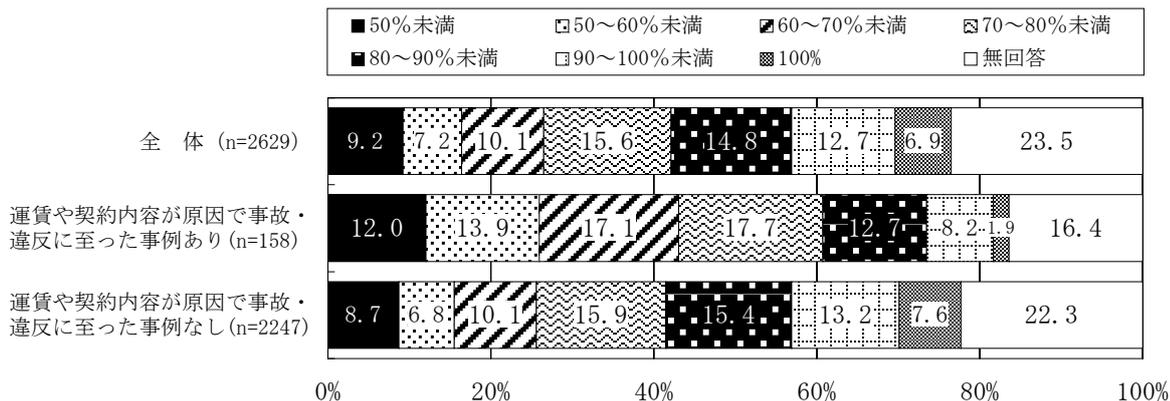
①旅行業者



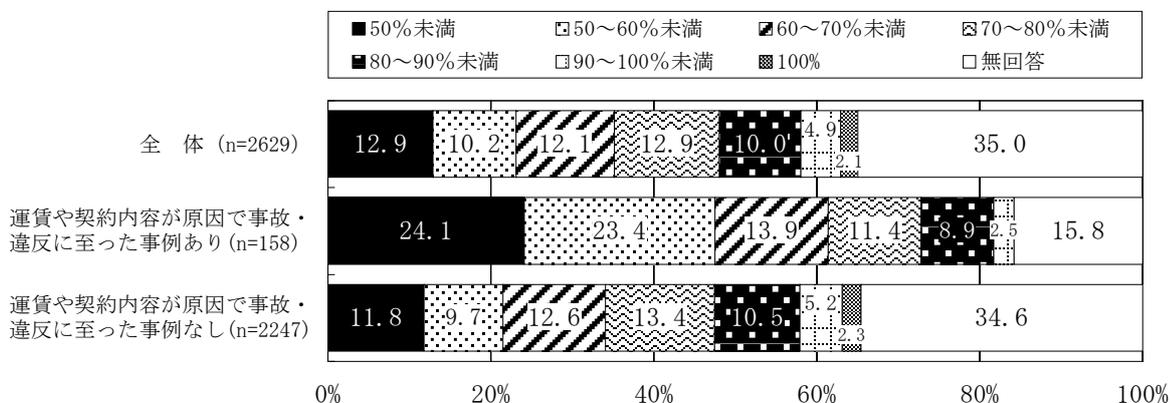
②自治体・学校関係



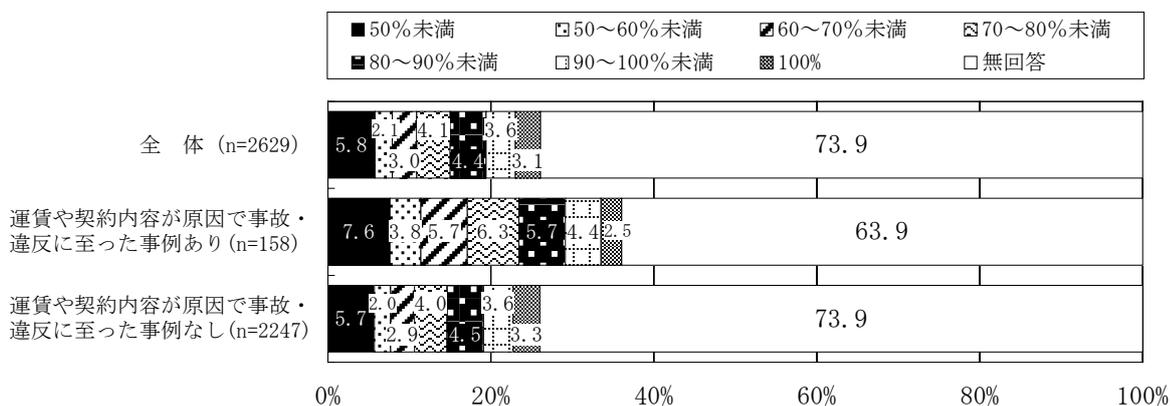
③個人



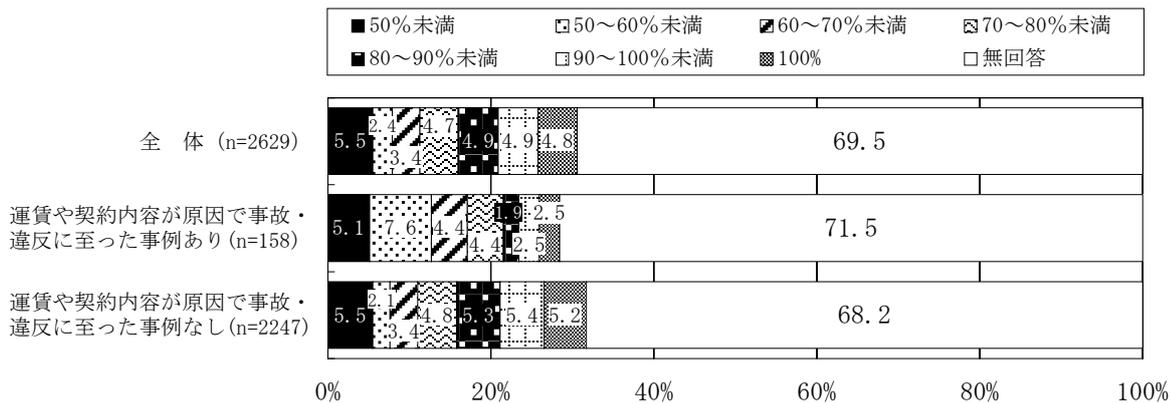
④他の貸切バス事業者からの依頼



⑤自社ツアー



⑥その他

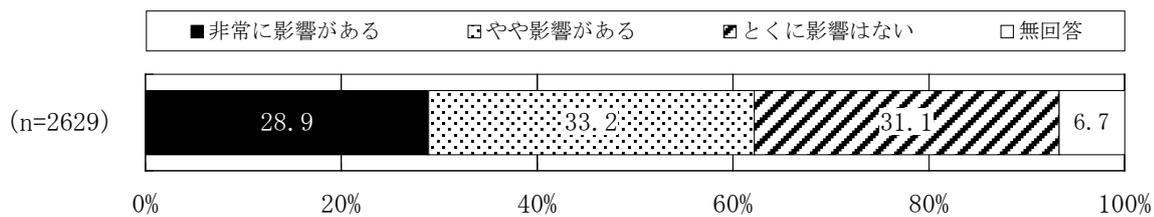


(11) 収受運賃・料金の水準が労務管理や運行管理の維持・安全確保に与える影響の有無

ア 労務管理等に与える影響

低運賃とそれによる労働条件の悪化については、国会審議においても指摘されているが、実際に収受している運賃・料金が貸切バスの安全運行に与える影響の有無をみると、「非常に影響がある」が28.9%、「やや影響がある」が33.2%と合わせて60%以上の事業者が低運賃の影響があるとしている。

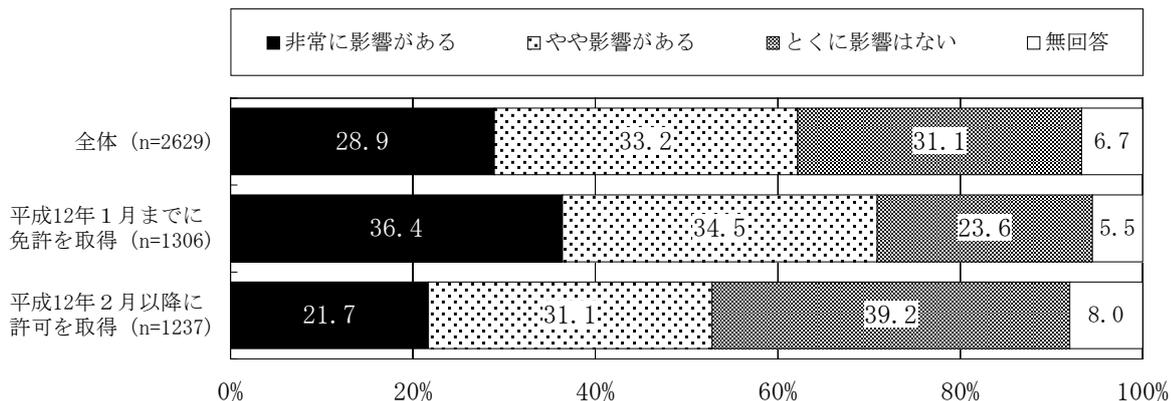
<図 I - 2 - (11) - 1 >



イ 免許事業者又は許可事業者別の影響

貸切バス事業者の免許事業者と許可事業者の別に収受運賃が労務管理等に与える影響をみると、免許事業者では「非常に影響がある」と「やや影響がある」を合わせて70.9%の事業者が影響があるとしているが、許可事業者では52.8%となっており、両者の回答に開きがある。また、「とくに影響はない」とする回答についても、免許事業者は23.6%であるのに対し、許可事業者は39.2%と差がある。

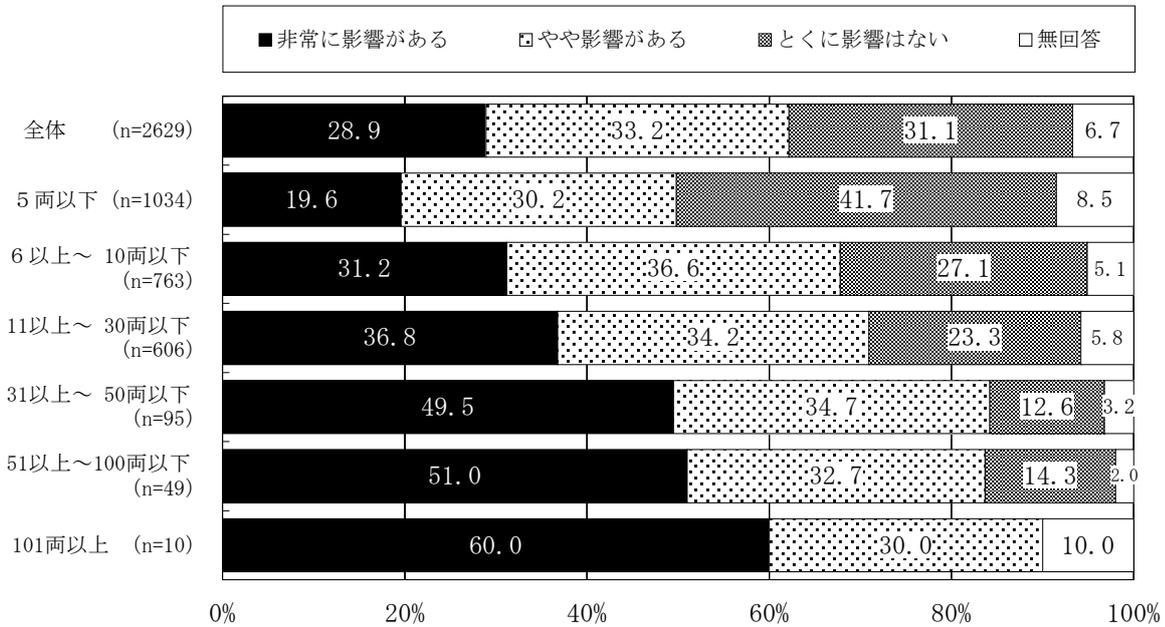
<図 I - 2 - (11) - 2 >



ウ 保有車両数別の影響

貸切バス事業者の保有車両数別に収受運賃が労務管理等に与える影響をみると、保有車両数が多くなるほど「非常に影響がある」とする事業者が多くなっている。

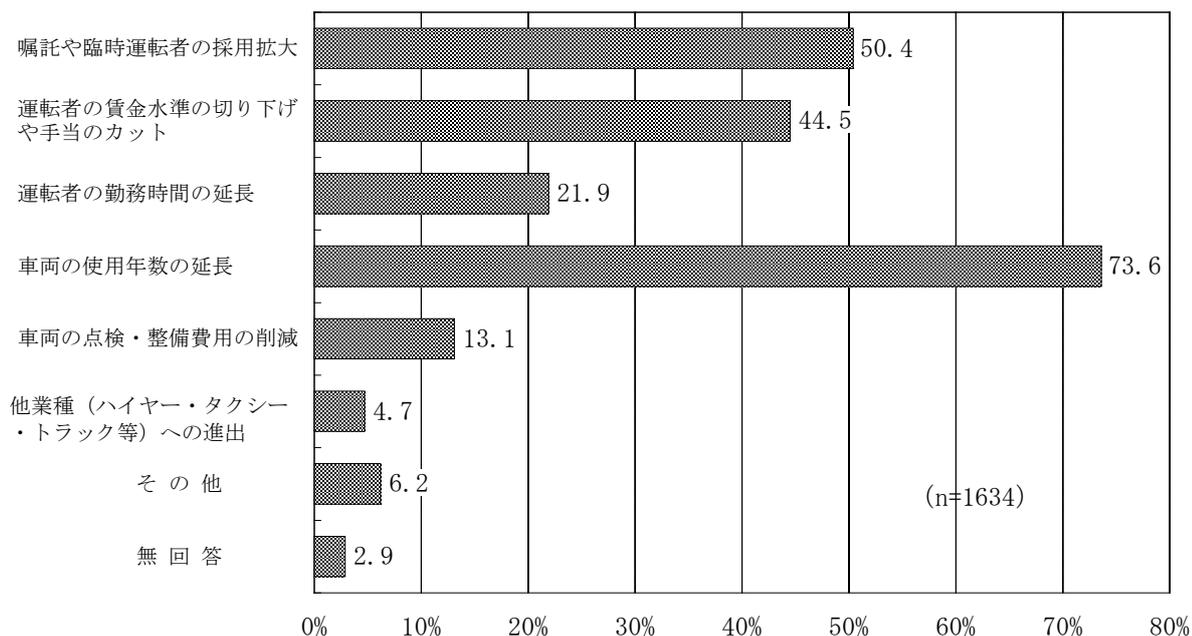
<図 I - 2 - (11) - 3 >



(12) 収受運賃・料金の影響により講じた対策の内容

前記 I - 2 - (11) - アにおいて、「実際に収受している運賃・料金が貸切バスの安全運行に影響を及ぼしている」と答えた6割強の事業者について、講じた対策をみると、「車両の使用年数の延長」が73.6%と最も高く、次いで、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」50.4%、「運転者の賃金水準の切り下げや手当のカット」44.5%と運転手の労働条件に関するものも多い。

<図 I - 2 - (12) - 1 >

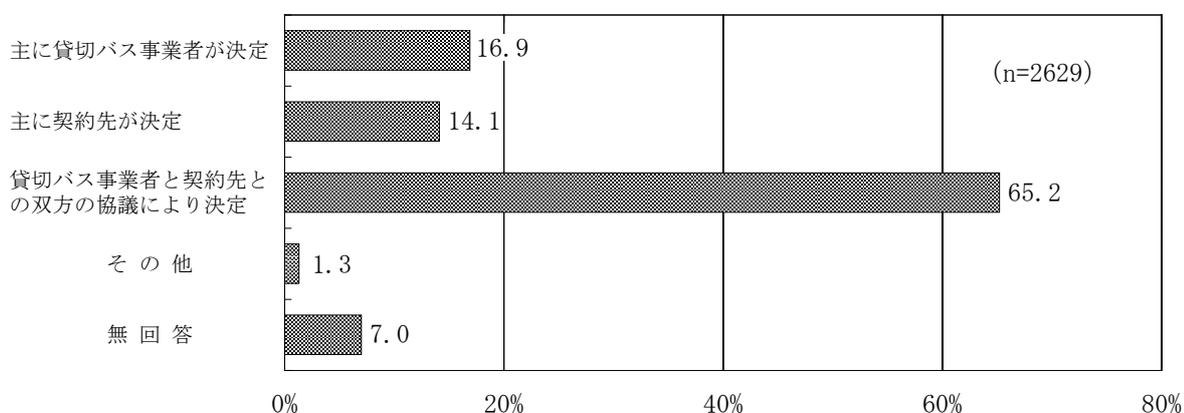


(13) 運賃・料金の決定を含めた運送契約内容の決定方法

貸切バス事業者と契約先との契約の決定方法をみると、「事業者と契約先との協議により決定」が65.2%となっている。

しかし、前記I-2-(3)のとおり、届出運賃を100%収受できている事業者はほとんどなく、また、後記I-2-(14)-アのとおり、当初から公示運賃を下回る運賃が示されるとするものが「常にある」、「時々ある」を合わせて76.2%、運賃・料金を決定する過程で一方的に減額されるものが「常にある」、「時々ある」を合わせて58.2%ある実態からみると、契約先の主導により決定されているものとみられる。

<図 I-2-(13)-1>



(14) 運賃・料金についての契約先からの要求

ア 運賃・料金についての契約先からの要求内容

平成19年12月に社団法人日本バス協会が公表した「平成18年度一般貸切バス事業の収支状況について」によれば、平成18年度では、調査対象貸切バス事業者の半数が赤字を計上し、新規参入に伴う貸切車両の増加、旅行業界の旅行商品の低価格化等の影響を受け、厳しい状況が続いているとされ、国会審議等では、低運賃化が事故につながるとの指摘がある。

貸切バス事業における運賃・料金についての契約先からの要求をみると、「①当初から公示運賃・料金を考慮しない低運賃の提示」が「常にある」とする事業者が33.8%あり、「時々ある」の42.4%と合わせると76.2%の事業者が、公示運賃・料金を下回る値下げ要求があるとしている。

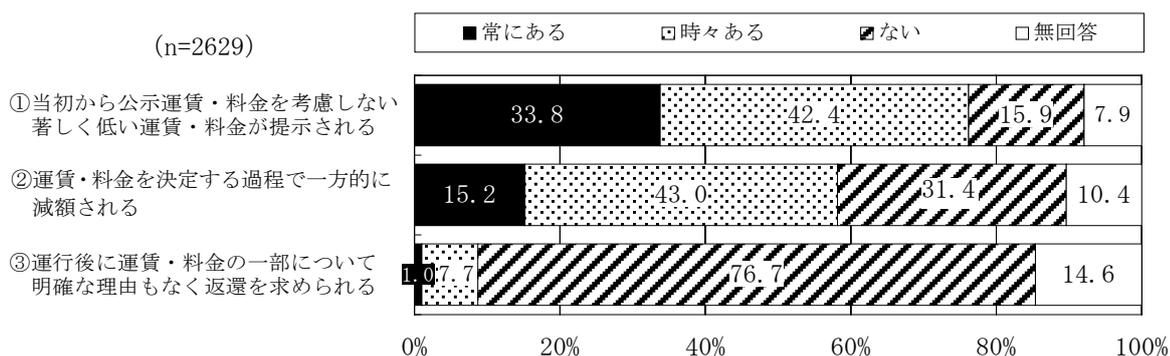
また、「②運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」とする事業者も、「常にある」が15.2%、「時々ある」が43.0%あり、合わせて58.2%の事業者が契約先の主導により運賃・料金が決定されるとしている。このような契約先からの公示運賃を下回る運賃の要求については、当省の貸切バス事業者に対する実地調査結果において、公示運賃・料金を下回る運賃表を独自に作成し、当該運賃表に記載された運賃・料金による契約を求めている旅行者も複数認められている。

さらに、貸切バス事業者の中には、旅行会社が契約先となるバスツアーの場合、ツアー終了後にその定員充足率によって、運賃の値下げが求められる場合があるとする意見があり、「③運行後に運賃・料金の一部返還を求められる」ことも「常にある」と「時々ある」と合わせて8.7%ある。

このように、契約先の主導により、貸切バス事業者が実際に収受している運賃・料金は、公示運賃・料金を下回る例が多い。

また、アンケート調査における貸切バス事業者からの意見をみると、「低運賃での話が一方的にあり、提示された金額では無理だと言うと、次回から今後の仕事は減少すると言われる」、「旅行会社から提示される運賃は、まったく届出運賃を考えていない金額であり、法的に問題がある。旅行会社の無理な旅行行程や運賃の設定を何とかしてほしい」などの意見がある。

<図 I - 2 - (14) - 1 >

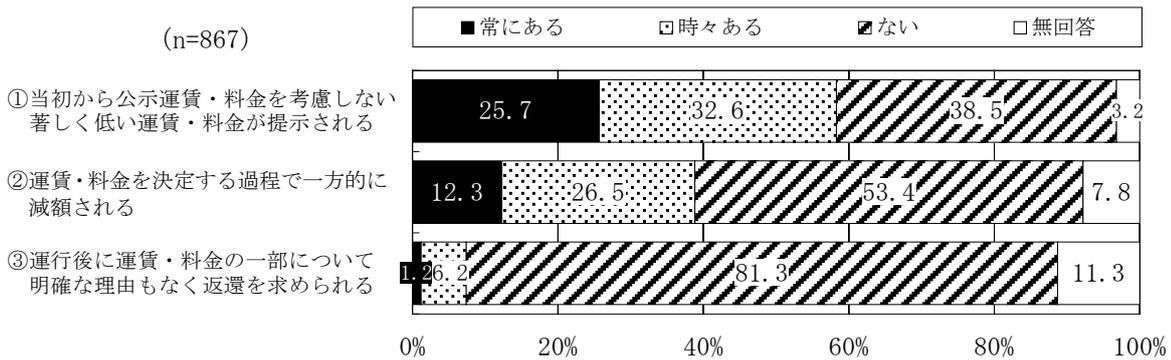


イ 運賃料金についての特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの要求内容

全体の売上高の3割以上を占める特定の契約先があるとした33.0%の867事業者について、特定の契約先からの無理な要求の有無をみると、「①当初から公示運賃・料金を考慮しない著しく低い運賃・料金が提示される」ことは「ない」が38.5%、「②運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」ことは「ない」が53.4%、「③運行後に運賃・料金の一部について明確な理由もなく返還を求められる」ことは「ない」が81.3%となっている。

一方、「①当初から公示運賃・料金を考慮しない著しく低い運賃・料金が提示される」ことが「常にある」又は「時々ある」が合わせて58.3%、「②運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」ことが「常にある」又は「時々ある」が合わせて38.8%、「③運行後に運賃・料金の一部について明確な理由もなく返還を求められる」ことが「常にある」又は「時々ある」が合わせて7.4%となっている。

<図 I - 2 - (14) - 2 >



(15) 契約先からの要求内容

ア 運送契約についての契約先からの要求内容

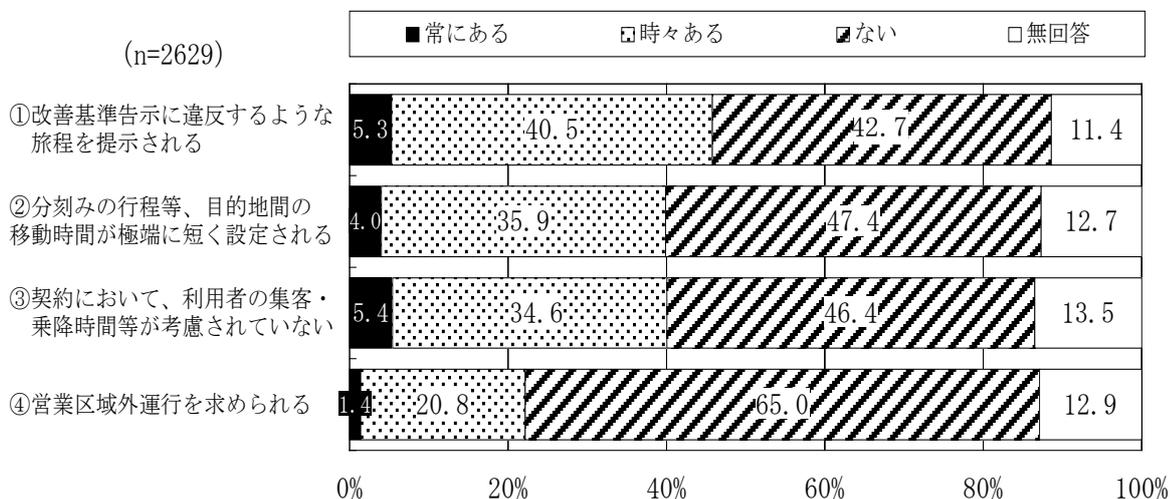
平成18年6月、国土交通省は、ツアーバスに係る募集型企画旅行を企画・実施する旅行業者に対し、旅行者保護の徹底を図る観点から、i) ツアーの発地又は着地のいずれにも営業区域を有しない貸切バス事業者との間で貸切契約を締結する、ii) 運転者に労働基準法等に違反するような長時間労働を強いる、iii) 道路交通法で定められた最高速度を違反する速度での走行を強いるなどの法令に違反する行為は絶対に行わないよう旅行業協会等を通じて通知しているが、旅行業者による上記のような違反行為は、同様の請負であるツアーバス以外の一般の貸切バスの運送契約においてもみられるとの指摘がある。

このようなことから、アンケート調査において、貸切バス全体について運送契約内容に関する契約先からの無理な要求の有無を調査したところ、「①改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことは「ない」が42.7%、「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」ことは「ない」が47.4%、「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」ことは「ない」が46.4%、「④営業区域外運行を求められる」ことは「ない」が65.0%と、契約先からの無理な要求がないとする事業者が多い。

しかし、「①改善基準告示に違反するような旅程を提示される」とする事業者は、「常にある」と「時々ある」を合わせると45.9%おり、また、「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」及び「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」も「常にある」と「時々ある」を合わせると40.0%あるなど、契約先からの貸切バス事業者に対する無理な要求があるとする意見も多い。

また、アンケート調査における貸切バス事業者の意見をみると、「旅行業者が作成する行程表は安全運行への配慮に乏しいが、運転者の拘束時間・走行キロ数等の要望を伝えるとその仕事は取れなくなる」、「旅行業者に対し改善基準告示などの法令内容を継続して説明しているが、現場担当営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ないというスタンスもみられる」などの意見がある。

<図 I - 2 - (15) - 1 >

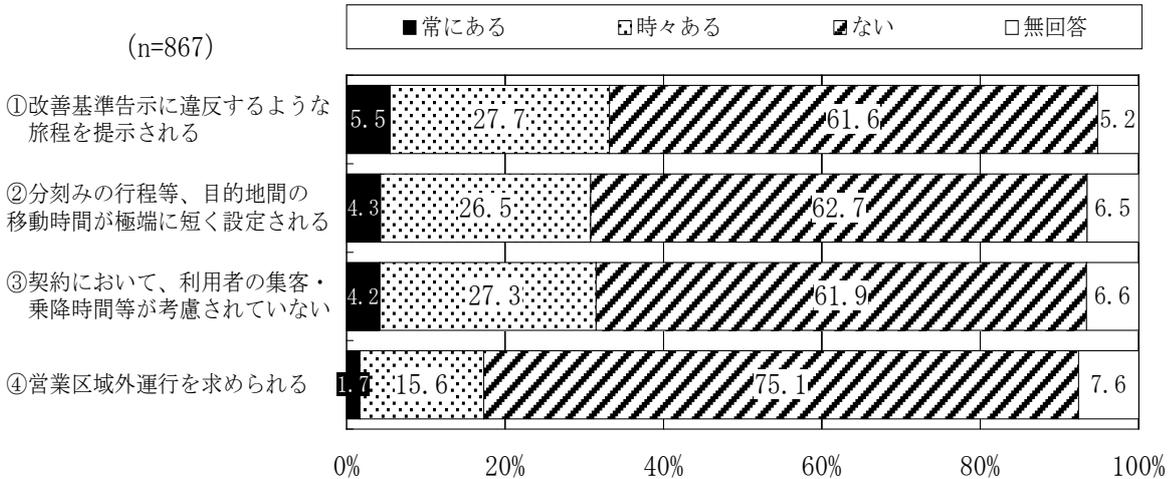


イ 運送契約についての特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの要求内容

運送契約内容に関する特定の契約先から無理な要求の有無をみると、「①改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことは「ない」が61.6%、「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」ことは「ない」が62.7%、「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」ことは「ない」が61.9%、「④営業区域外運行を求められる」ことは「ない」が75.1%と、無理な要求がないとする事業者が多い。

しかし、「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」とするものが合わせて33.2%、「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」、「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」も、「常にある」と「時々ある」を合わせるとそれぞれ30%を超えており、3割以上の貸切バス事業者は、運送契約の内容について特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの無理な要求があるとしている。

<図 I - 2 - (15) - 2 >

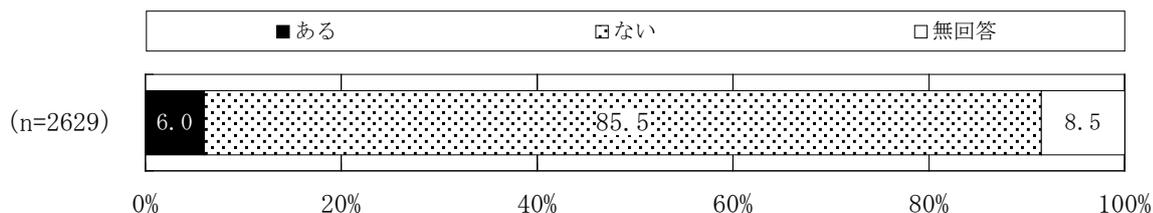


(16) 收受運賃・料金や運送契約の内容が原因となって事故や違反に至った事例の有無

ア 運賃・料金や運送契約の内容が事故・違反の原因となった事例の有無

契約先から提示された運賃・料金や運送契約が事故・違反の原因となったことがあるかどうかの問いについては、85.5%に当たる2,247の事業者は「ない」と答えているが、6.0%に当たる158事業者は「ある」としている。

<図 I - 2 - (16) - 1 >



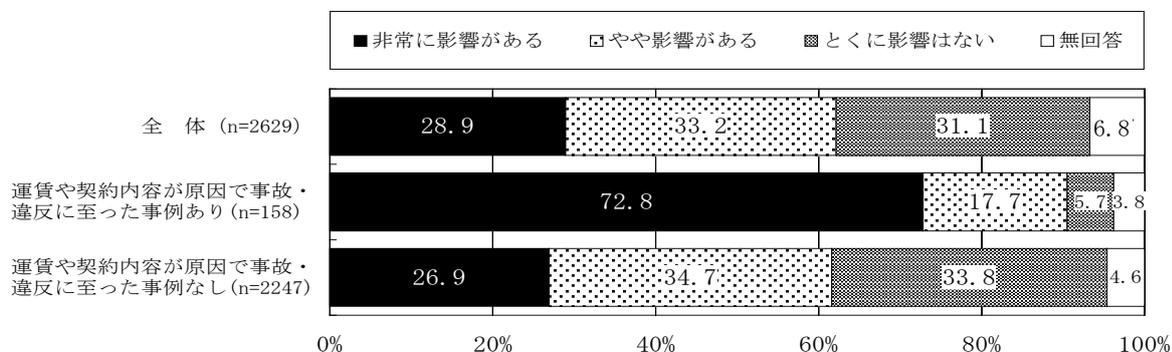
イ 收受運賃の水準が労務管理等に与える影響と事故・違反との関係

收受運賃の水準と事故・違反との関係をみると、「非常に影響がある」と「やや影響がある」を合わせて62.1%が「影響がある」としている。

運賃や契約内容が原因で事故・違反に至った事例があるとした158事業者のうち、72.8%に当たる115事業者が、貸切バス事業者が実際に收受している現行の運賃・料金の水準が労務管理や運行管理の維持・安全確保に「非常に影響がある」としており、「やや影響がある」の17.7%と合わせるとこれらの事業者の90%以上が「影響がある」としている。

また、「運賃や契約内容が原因で事故・違反に至った事例なし」とする2,247事業者であっても、收受運賃の水準と事故・違反との関係において、合わせて61.6%が「影響がある」としている。

<図 I - 2 - (16) - 2 >

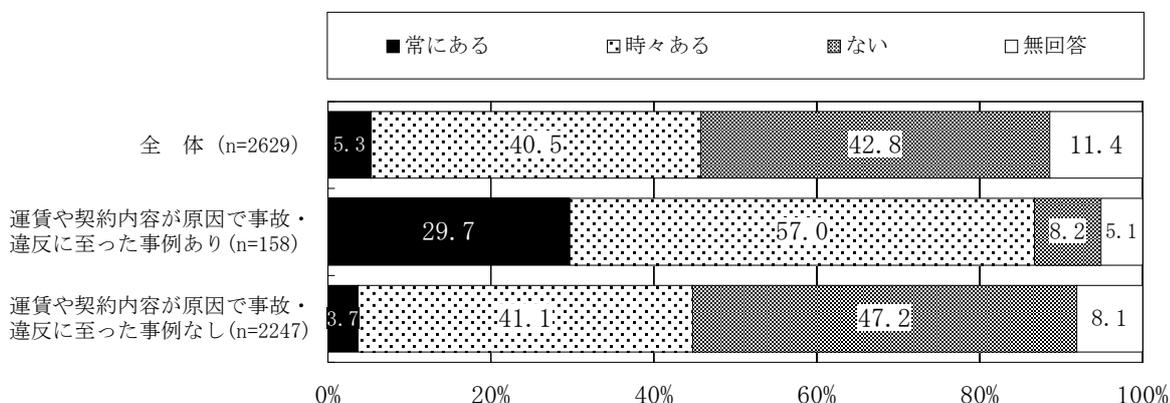


ウ 契約先からの要求の頻度と事故・違反との関係

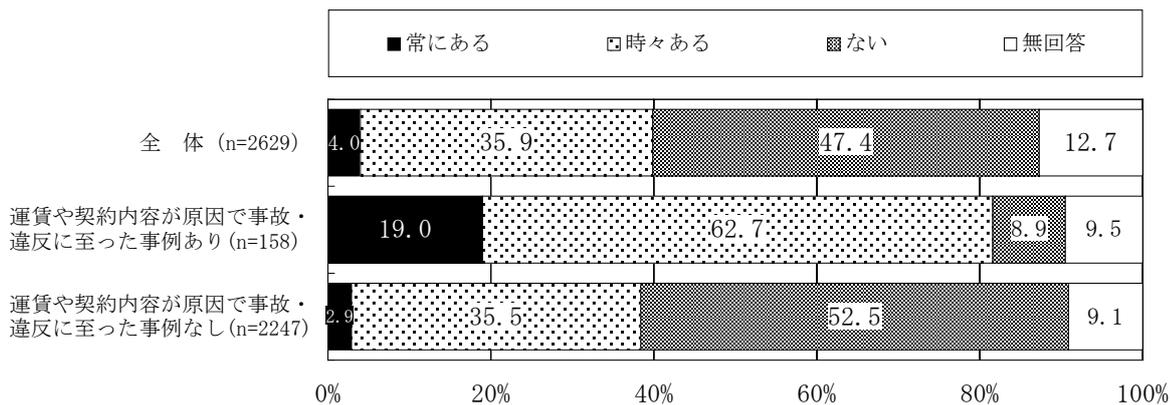
前記 I - 2 - (15)における契約先からの要求の頻度と事故・違反との関係を見ると、運賃や契約内容が原因で事故・違反に至った事例があるとする 158 事業者のうち、「①改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことは「常にある」29.7%、「時々ある」57.0%で合わせて 86.7%に上る。また、「②分刻みの行程等、目的地間の移動時間が極端に短く設定される」ことは「常にある」19.0%、「時々ある」62.7%で合わせて 81.7%、「③契約において、利用者の集客・乗降時間等が考慮されていない」ことは「常にある」22.2%、「時々ある」57.6%で合わせて 79.8%、「④営業区域外運行を求められる」ことは「常にある」6.3%、「時々ある」42.4%で合わせて 48.7%と高い割合となっている。

<図 I - 2 - (16) - 3 >

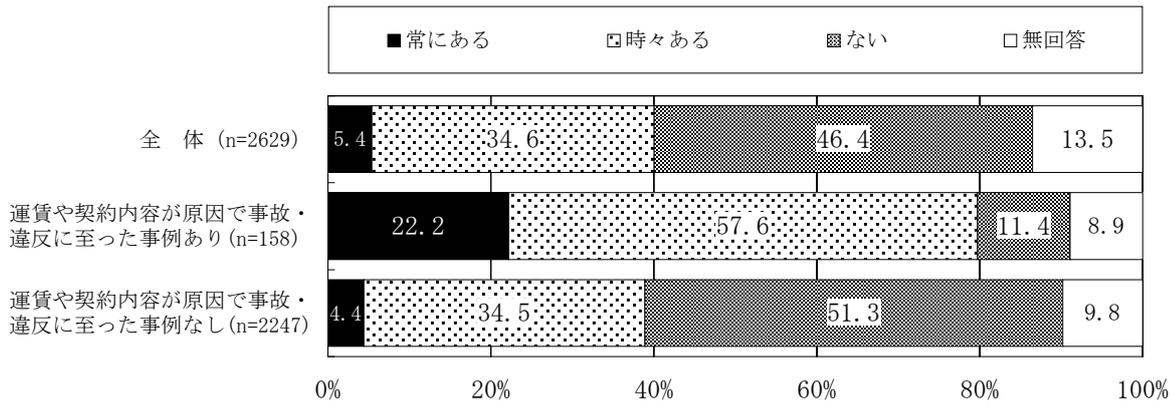
①改善基準告示に違反するような旅程を提示される



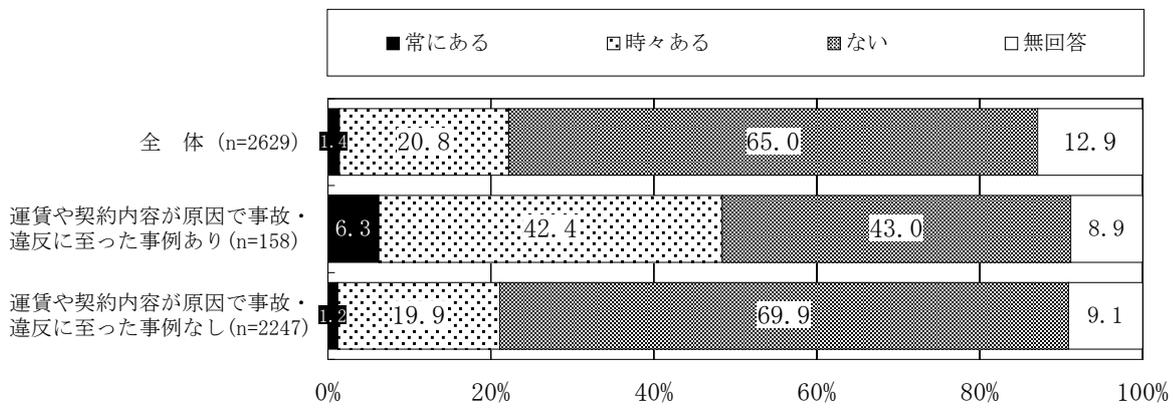
②分刻みの行程等、目的地間の移動時間が極端に短く設定される



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



④営業区域外運行を求められる



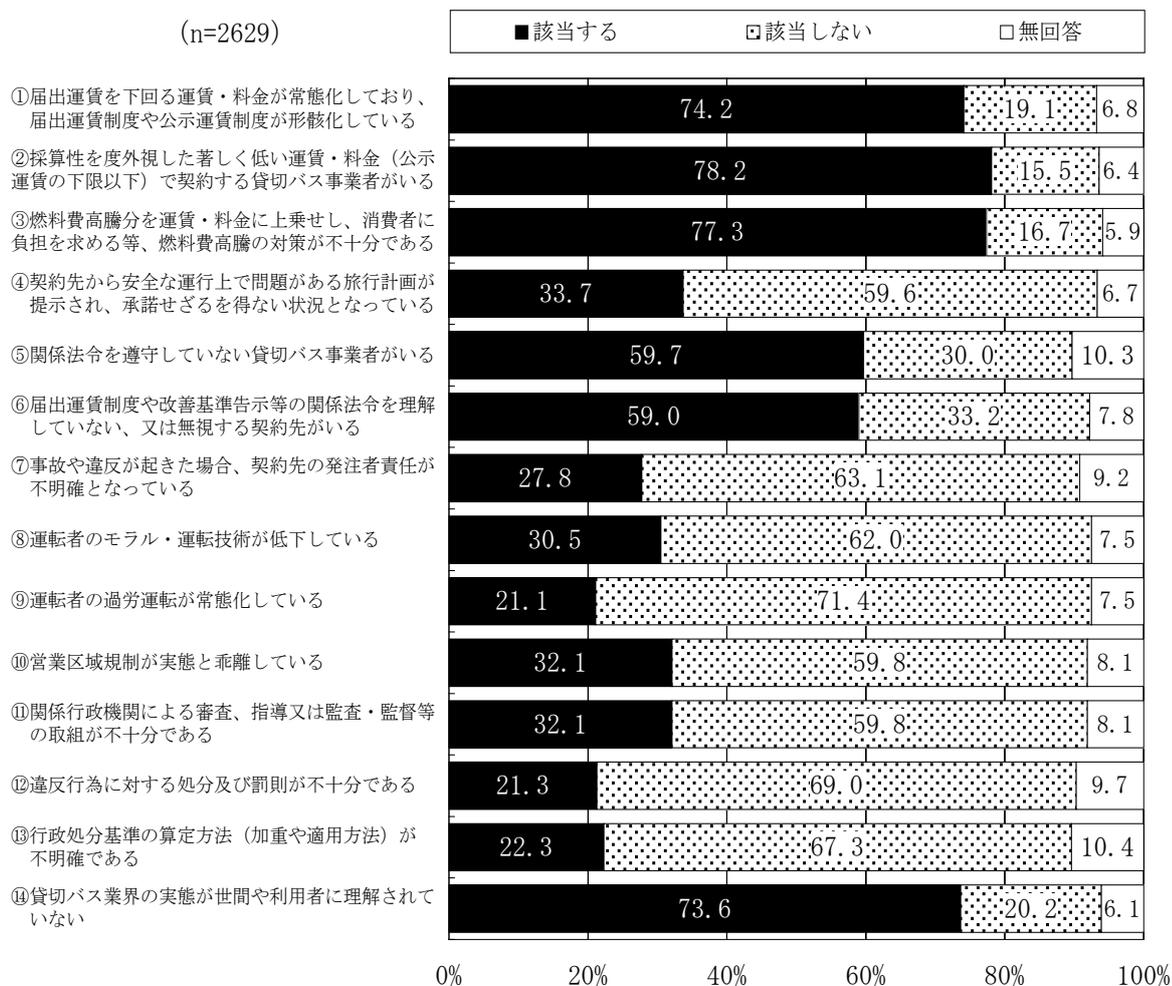
3 貸切バス業界の問題について

(1) 貸切バスに関する問題点について

貸切バスに関する問題点について、事業者の認識をみると、多いものは、「②採算性を度外視した低運賃で契約する貸切バス事業者の存在」78.2%、「③燃料費高騰に対する対策が不十分」77.3%、「①届出運賃を下回る低運賃の常態化と運賃制度の形骸化」74.2%、「⑭貸切バス業界の実態が世間や利用者に理解されていない」73.6%などとなっている。

また、「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、承認せざるを得ない状況となっている」33.7%、「⑥届出運賃制度や改善基準告示等の関係法令を理解していない又は無視する契約先がいる」59.0%、「⑦事故や違反が起きた場合、契約先の発注者責任が不明確となっている」27.8%と契約先の責任を問う意見もある。

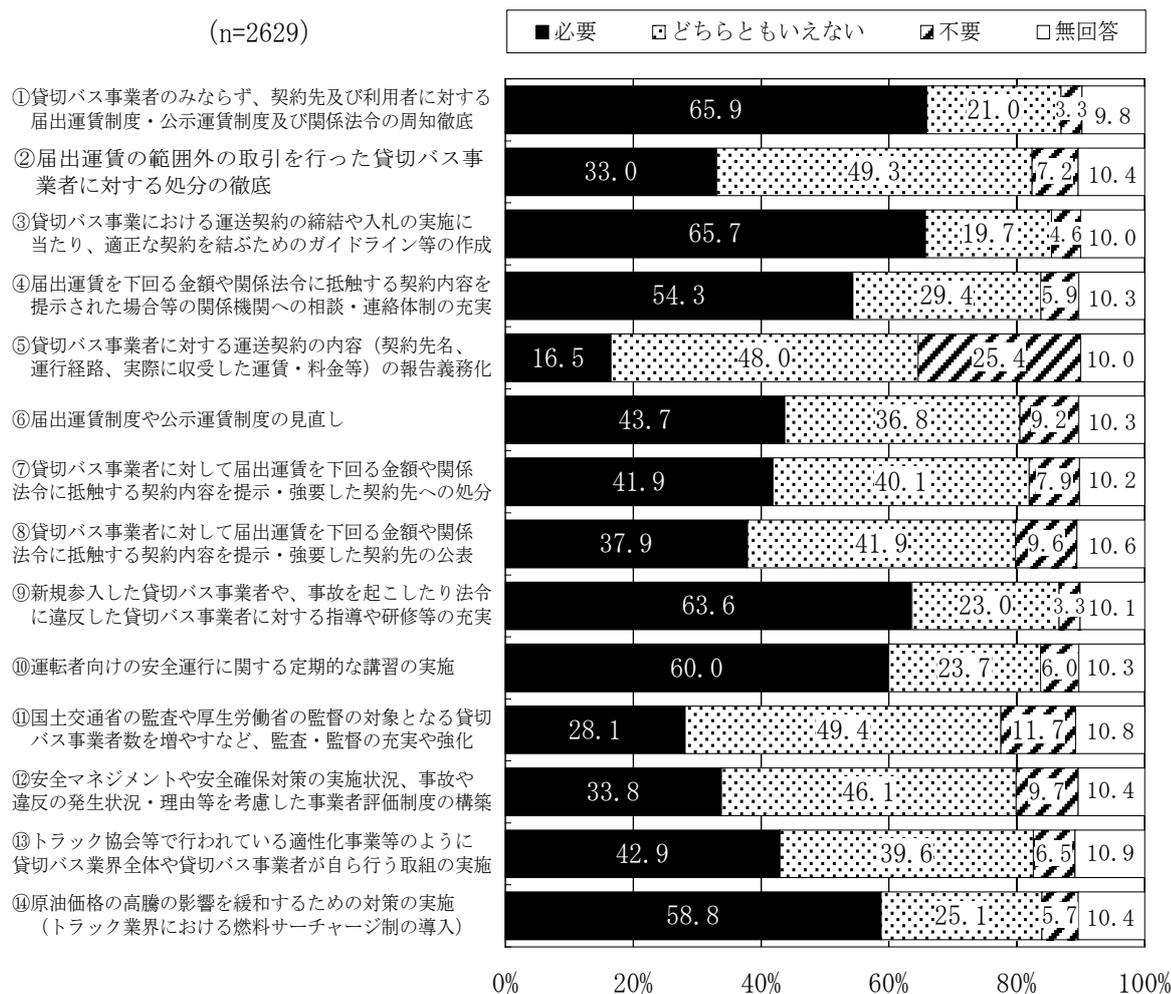
<図 I - 3 - (1) - 1 >



(2) 貸切バスに関する問題点を解決する対策について

貸切バスに関する問題点を解決する対策について、事業者の認識をみると、「必要」との回答が多い項目は「①契約先や利用者に対する運賃制度や法令の周知徹底」65.9%、「③適正な契約を結ぶためのガイドライン等の作成」65.7%、「⑨新規参入事業者や事故・違反をした事業者に対する指導や研修等の充実」63.6%などとなっている。

<図 I - 3 - (2) - 1 >



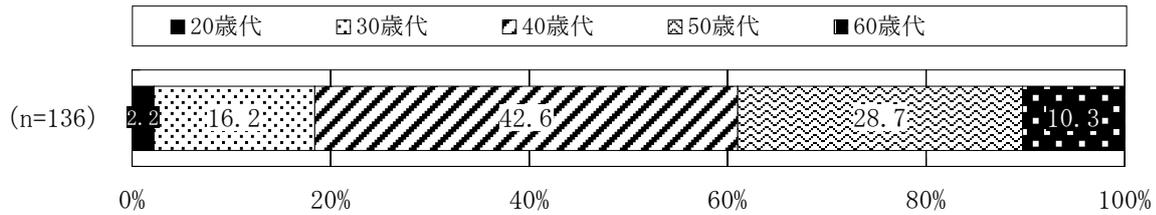
II 運転者編

1 回答者のプロフィール

(1) 年代

貸切バスの運転者の年代をみると、「40歳代」が42.6%で最も多く、次いで「50歳代」28.7%、「30歳代」16.2%などとなっており、「60歳代」の者が10.3%となっている。

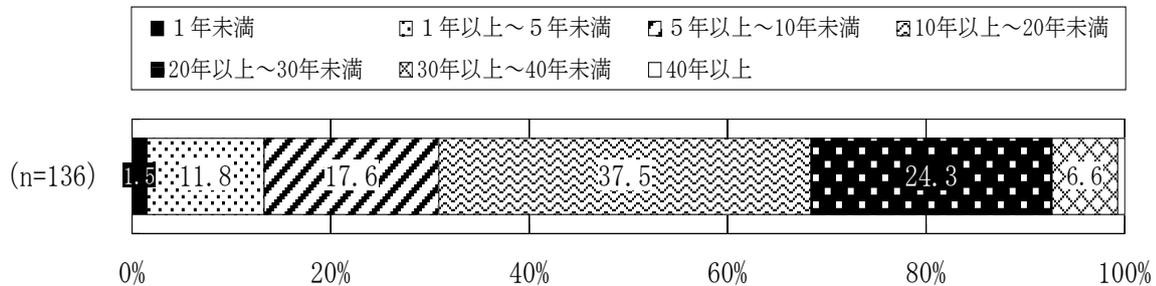
<図II-1-(1)-1>



(2) 経験年数

運転者の経験年数をみると、「10年以上20年未満」が37.5%で最も多く、次いで「20年以上30年未満」が24.3%、「5年以上10年未満」が17.6%などとなっている。

<図II-1-(2)-1>



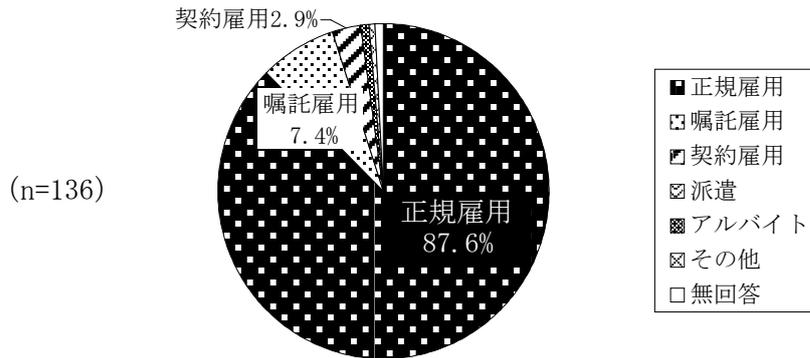
(3) 雇用形態

ア 雇用形態

運転者の雇用形態をみると、「正規雇用」が 87.6%で最も多いが、主に定年退職した社員を引き続き雇用する「嘱託雇用」や有期（1年程度）の雇用契約を結ぶ「契約雇用」なども少数ながらみられる。

また、旅客自動車運送事業運輸規則第 36 条第 1 項において、アルバイトなどの不安定な労働条件の下に雇い入れられ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が、これに違反する「アルバイト」雇用も 1 人みられる。

<図Ⅱ-1-(3)-1>

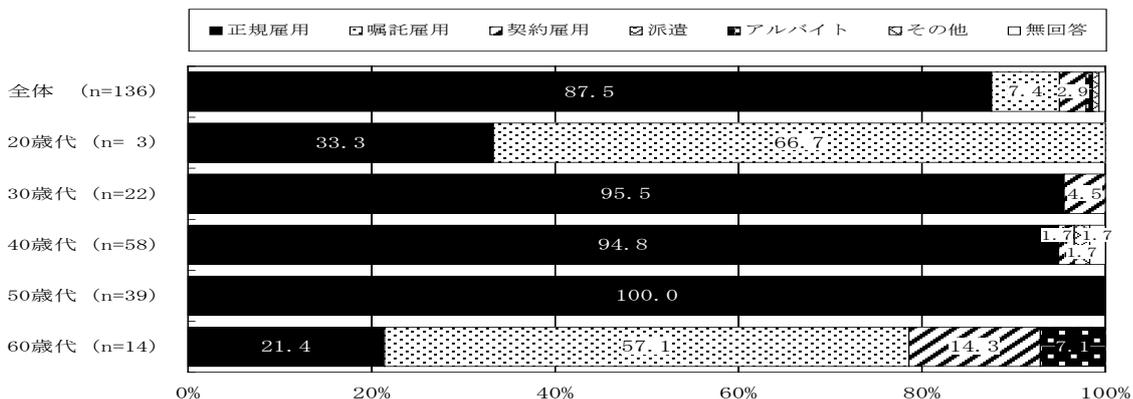


イ 年代別の雇用形態

年代別の雇用形態をみると、30 歳代～50 歳代では「正規雇用」が 90%を超えているのに対し、「20 歳代」で 66.7%、「60 歳代」で 57.1%と若年層と高齢層でいわゆる「非正規雇用」の比率が高くなっている。

これについては、前記Ⅰ-2-(12)のとおり、収受運賃・料金の影響により、貸切バス事業者が講じた対策として、「嘱託や臨時運転者の採用拡大」と回答したものが 50.4%あり、また、アンケート調査における貸切バス事業者の意見をみると、「低運賃化の影響により、収支が悪化する会社が増えた。対応としては、事業経費の 50%近くを占める運転者の人件費抑制がメインとなっている」、「正規社員退職後の補充は賃金の安い嘱託社員に限定している」などの意見があるなど、悪化する経営環境に対処するため、非正規雇用の比率を高める傾向にあるとみられる。

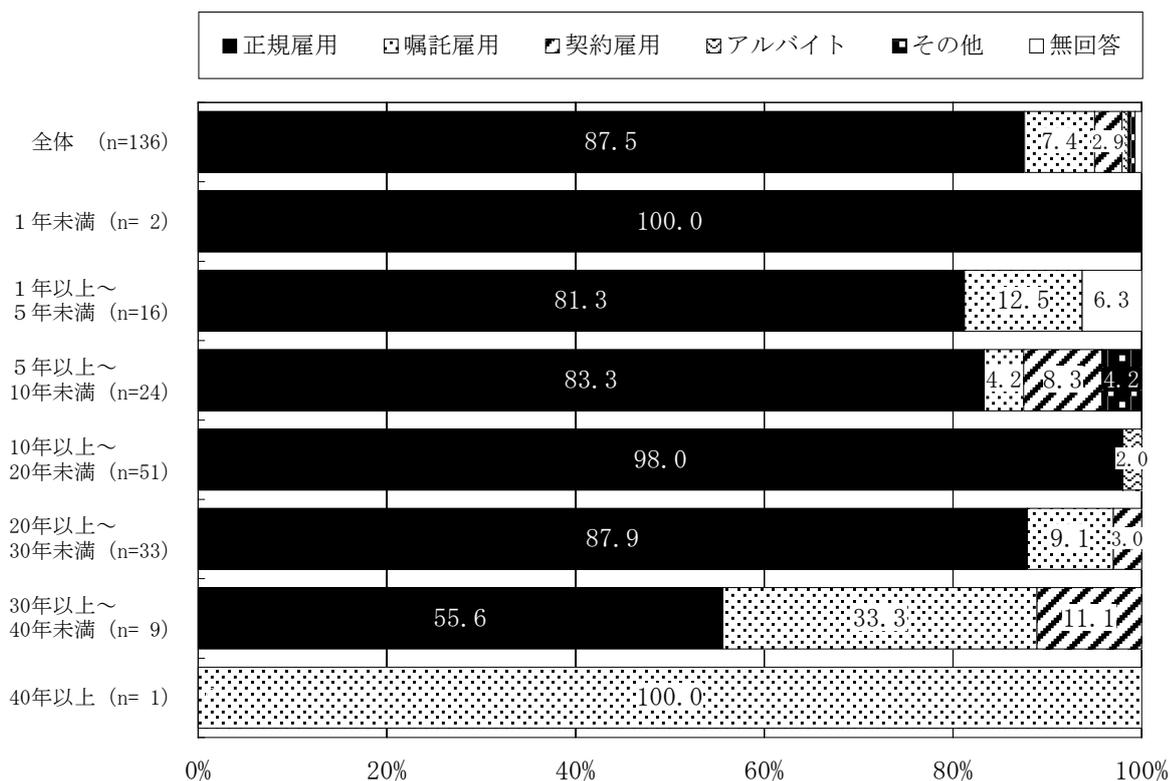
<図Ⅱ-1-(3)-2>



ウ 経験年数別の雇用形態

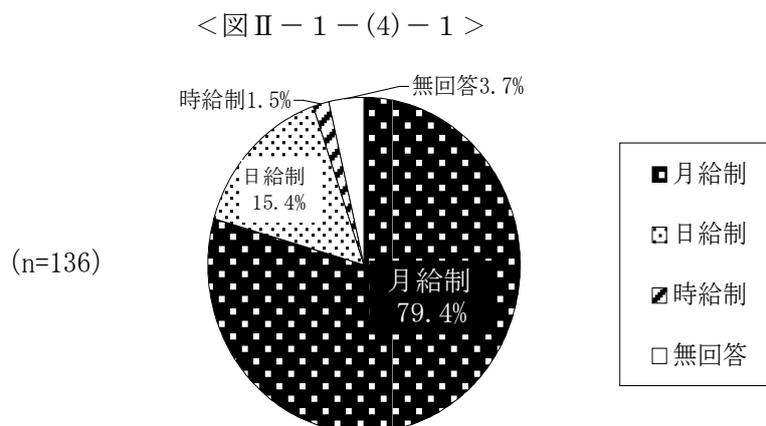
雇用形態を経験年数別にみると、「30年以上40年未満」の経験豊富な運転者の「正規雇用」が55.6%と低くなっている。貸切バス運転者には中途採用者が多く、経験年数30年以上の者の多くは60歳を超えることから、貸切バス事業者が、これら経験豊富な60歳代の運転者を非正規雇用している実態がみられる。

<図Ⅱ-1-(3)-3>



(4) 給与形態

給与形態は「月給制」が79.4%で最も多く、次いで「日給制」が15.4%となっている。

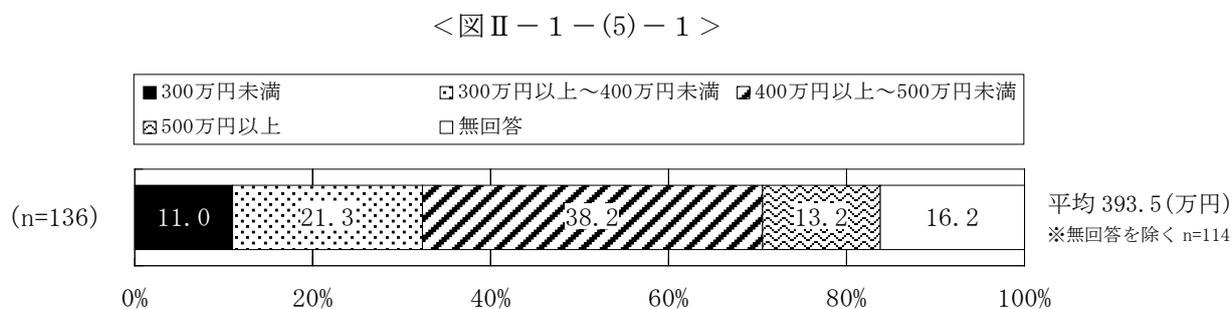


(5) 年収金額

ア 年収

運転者の年収は「400万円以上 500万円未満」が38.2%、「300万円以上 400万円未満」が21.3%などとなっており、平均では393万5,000円で一般労働者の平均賃金をやや下回る結果となっている(注)。

(注) 厚生労働省の平成20年賃金構造基本統計調査(全国)結果によると、一般労働者(男)の平均賃金(月額)は33万3,700円となっており、12か月では400万4,400円となる。

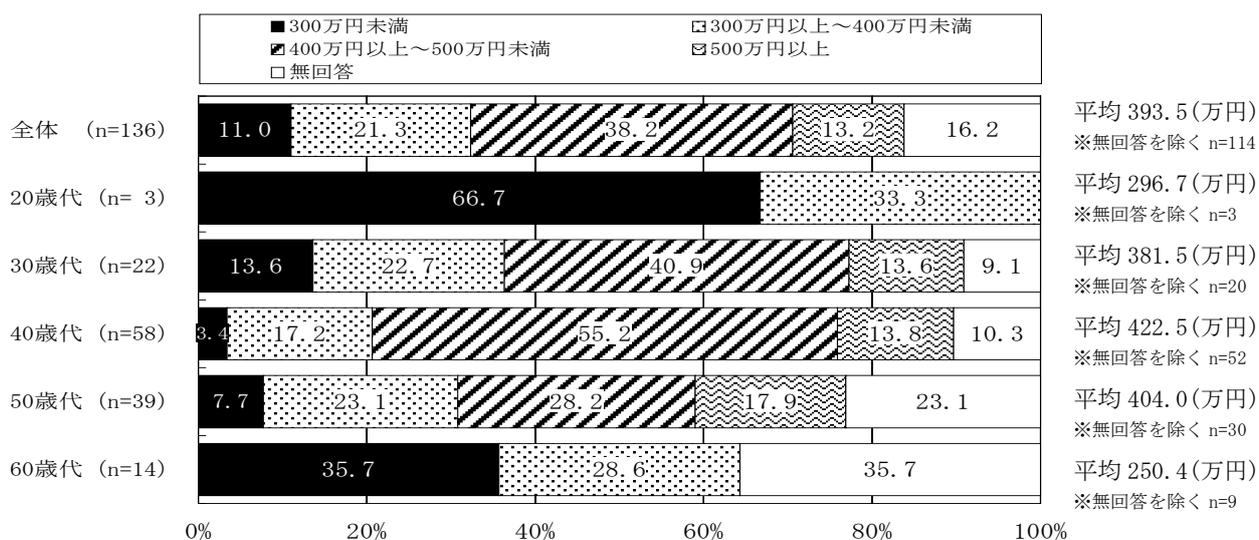


イ 年代別の年収

年代別の年収をみると、40歳代の平均年収が422.5万円と最も高いが、20歳代、60歳代の平均年収はそれよりも100万円以上安く、300万円を下回っている。

貸切バス事業者の中には、前記Ⅱ-1-(3)のとおり、悪化する経営環境に対処するため、正規雇用を抑制し、60歳代の年金受給者などを低賃金で嘱託雇用するなどにより、事業経費の50%を占める人件費を削減しているものも多く、運転者の年収にもそれが表れている。

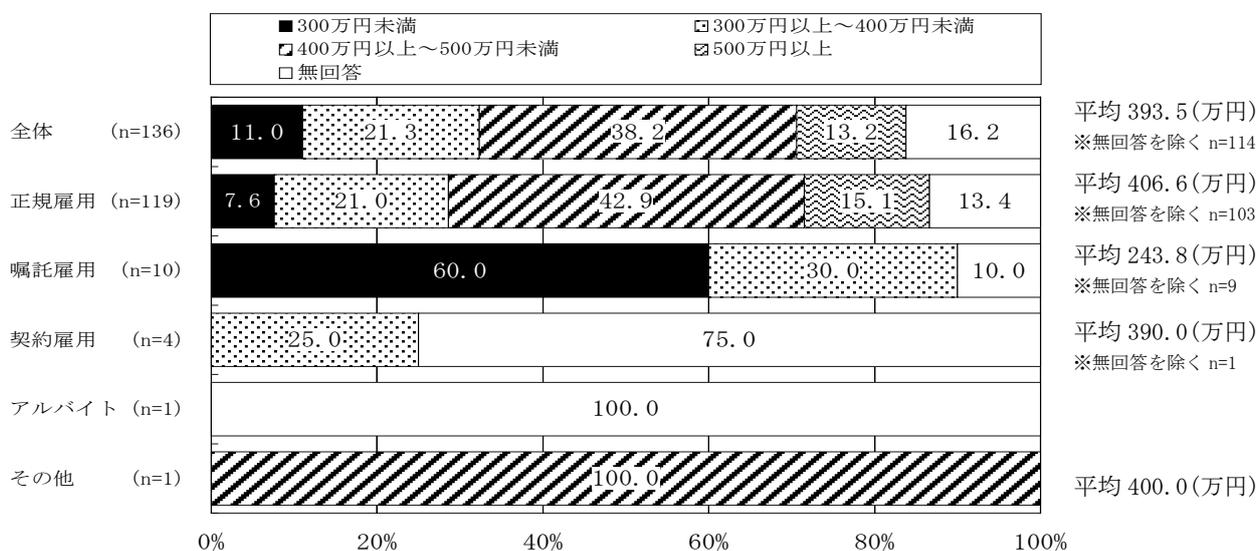
<図Ⅱ-1-(5)-2>



ウ 雇用形態別の年収

雇用形態別の年収をみると、「正規雇用」の平均年収は406.6万円となっているが、「嘱託雇用」の平均年収はそれよりも約163万円安い243.8万円となっている。

<図Ⅱ-1-(5)-3>



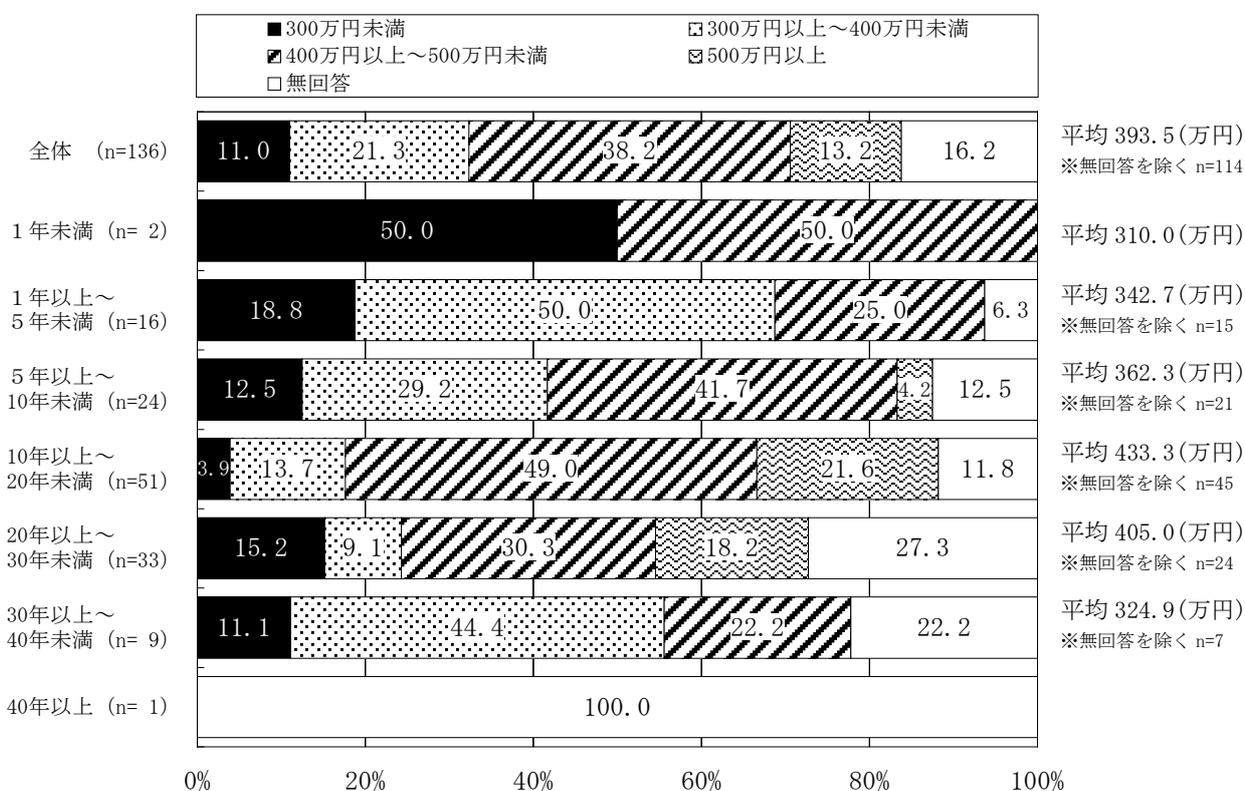
エ 経験年数別の年収

平均年収を経験年数別にみると、経験年数1年以上5年未満では「300万円以上400万円未満」が50.0%で最も多く、次いで「400万円以上500万円未満」が25.0%となっている。

また、経験年数5年以上10年未満では順位が逆転し、「400万円以上500万円未満」が41.7%で最も多くなり、「300万円以上400万円未満」が29.2%でこれに続き、経験年数30年未満まで「400万円以上500万円未満」が最も多いが、経験年数30年以上40年未満では、再び「300万円以上400万円未満」が多くなる。

平均でみると、「10年以上20年未満」の433.3万円が最も高く、それ以降は減少している。

<図Ⅱ-1-(5)-4>



2 現在の勤務状況

(1) 拘束時間

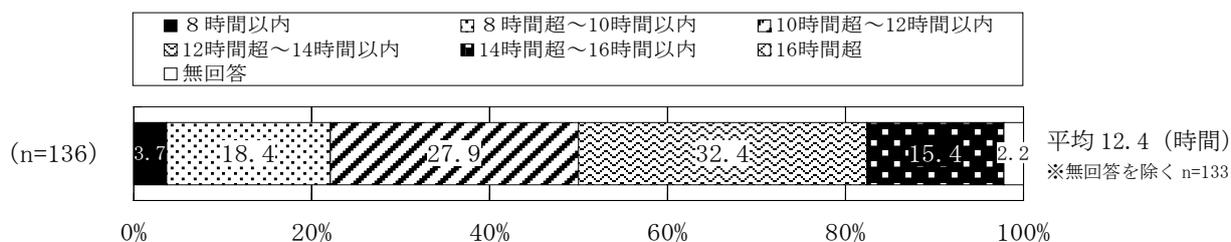
ア 1日の平均拘束時間

貸切バス事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第21条第1項の規定により、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（以下「改善基準告示」という。）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。

改善基準告示では、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時間が限度とされている。

運転者の1日当たりの平均拘束時間の実態をみると、全体平均では改善基準告示の範囲内の12.4時間となっており、また、内訳をみても、平均拘束時間が改善基準告示の定める上限である16時間を超えるものはない。

<図Ⅱ-2-(1)-1>

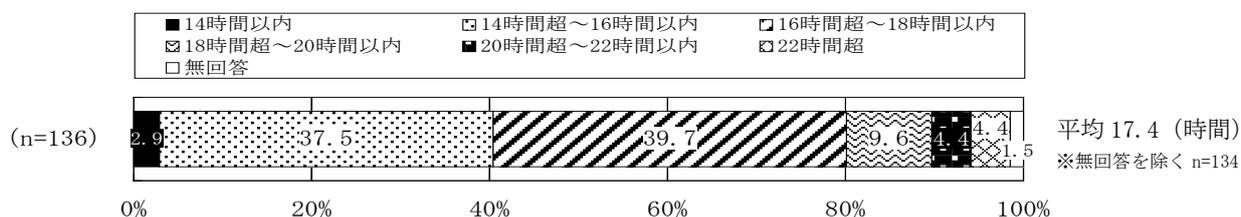


イ 1日の最長拘束時間

前記のとおり、1日当たりの平均拘束時間でみると、改善基準告示の上限を超えるものはないが、これまで経験した1日当たりの最長拘束時間をみると、全体平均で改善基準告示違反となる17.4時間となっている。階層別にみると、「16時間超 18時間以内」が最も多い39.7%、「18時間超 20時間以内」が9.6%、「20時間超 22時間以内」が4.4%、「22時間超」が4.4%で、合わせて58.1%の運転者が改善基準告示違反となる拘束時間を経験している。

アンケート調査における運転者からの意見をみると、「中学・高校の修学旅行では、1日目がディズニーランド、2日目が野球ナイター観戦などで、生徒をホテルに送る時間が21時を過ぎるものが大半を占め、拘束時間が16時間を超えるものが多くなる」との意見がある。

<図Ⅱ-2-(1)-2>



(2) 休息期間

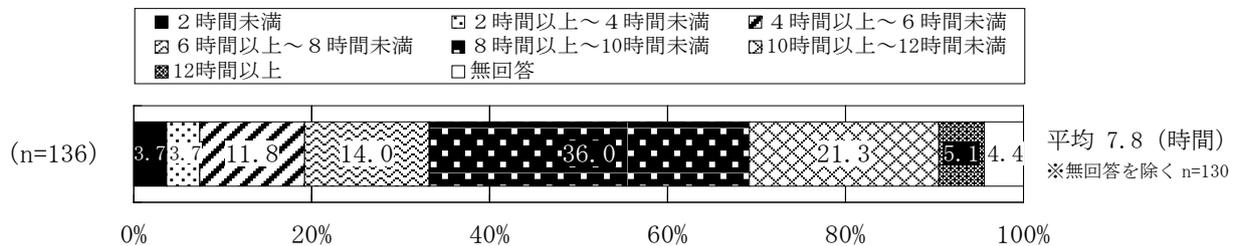
ア 1日の平均休息期間

改善基準告示では、使用者は、運転者の勤務終了後、継続して8時間以上の休息期間を与えることとされている。

しかし、運転者の1日平均休息期間の実態をみると、改善基準告示の8時間に満たないという回答が合わせて33.2%あり、全体平均では改善基準告示違反となる7.8時間となっている。

アンケート調査における運転者からの意見をみると、「洗車設備がないため車両の清掃はすべて運転者が行う。雨の日だと入庫後3時間くらいかかる」、「点呼後、車両を清掃して帰宅し、翌日の点呼前に車両の手入れをするという現状では8時間の休息はありえないし、これが続けば疲労が蓄積されていくのは当然」などの意見がある。

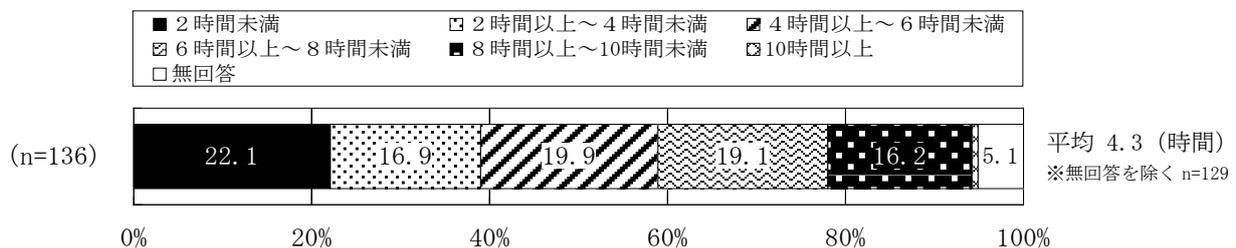
<図Ⅱ-2-(2)-1>



イ 1日の最短休息期間

これまで経験した1日当たりの最短休息期間については、「2時間未満」が22.1%で最も多く、「2時間以上4時間未満」が16.9%、「4時間以上6時間未満」が19.9%、「6時間以上8時間未満」が19.1%で、合わせて78.0%の運転者が改善基準告示違反となる休息期間を経験している。

<図Ⅱ-2-(2)-2>



(3) 運転時間

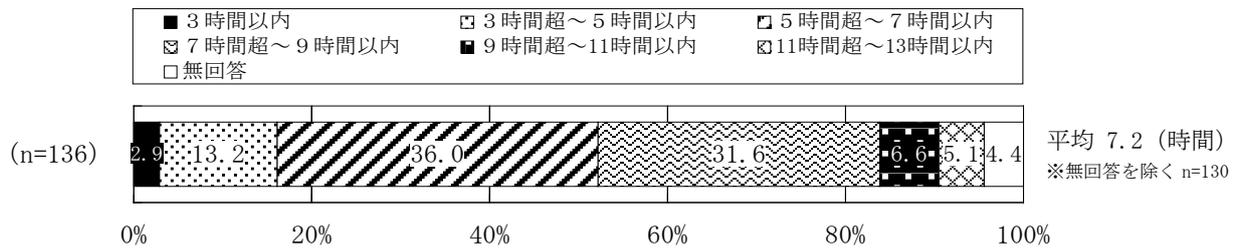
ア 1日の平均運転時間

改善基準告示では、1日の運転時間は2日を平均し1日当たり9時間を超えないものとするとしている。

運転者の1日平均運転時間をみると、全体平均では改善基準告示の範囲内の7.2時間となっている。

しかし、その内訳をみると、「9時間超 11時間以内」が6.6%、「11時間超 13時間以内」が5.1%あり、合わせて11.7%の運転者の平均運転時間は、改善基準告示違反となる9時間を超えている。

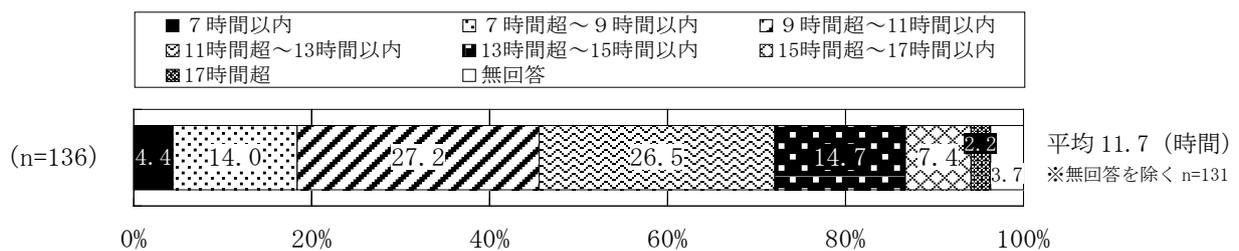
<図Ⅱ-2-(3)-1>



イ 1日の最長運転時間

これまでの1日の最長運転時間については、全体平均は11.7時間となっており、内訳をみても「9時間超 11時間以内」が27.2%、「11時間超 13時間以内」が26.5%、「13時間超 15時間以内」が14.7%となるなど、全体の78.0%の運転者が改善基準告示違反となる長時間運転を行っている。

<図Ⅱ-2-(3)-2>



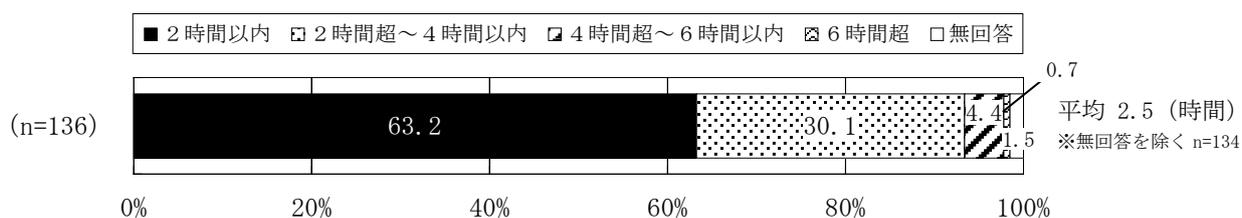
ウ 平均連続運転時間

改善基準告示では、連続運転時間は4時間を超えないものとしてされている。

運転者の平均連続運転時間の実態をみると、全体平均では改善基準告示の範囲内の2.5時間となっている。

しかし、その内訳をみると、「4時間超6時間以内」とするものが4.4%、「6時間超」とするものが0.7%あり、合わせて5.1%の運転者が恒常的に改善基準告示違反となる連続運転を行っている。

<図Ⅱ-2-(3)-3>

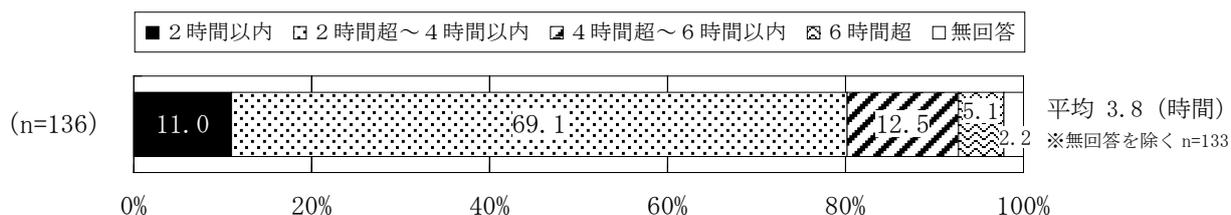


エ 最長連続運転時間

これまでの最長連続運転時間については、全体平均では改善基準告示の範囲内の3.8時間となっている。

しかし、その内訳をみると、「4時間超6時間以内」が12.5%、「6時間超」が5.1%と合わせて17.6%の運転者が改善基準告示違反となる運転を行った経験があるとしている。

<図Ⅱ-2-(3)-4>



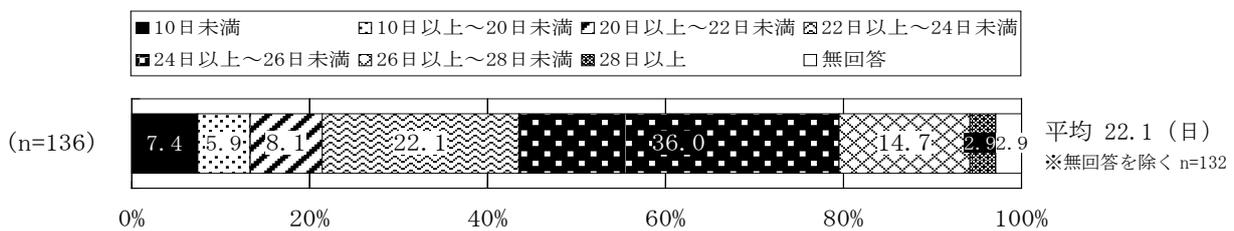
(4) 勤務日数

ア 月間の平均勤務日数

労働基準法第 35 条では、使用者は、労働者に対して、毎週少なくとも 1 回の休日を与えなければならない（4 週間を通じ 4 日以上 of 休日を与える使用者については適用しない。）とされている。

運転者の月間の平均勤務日数の実態をみると、全体平均では 22.1 日となっており、多くの運転者は、毎週 1 回以上又は 4 週間を通じ 4 日以上 of 休日を取っているとみられるが、法定休日を取得できていない「28 日以上」勤務とする運転者が 2.9%いる。

<図 II - 2 - (4) - 1 >



イ 最長連続勤務日数

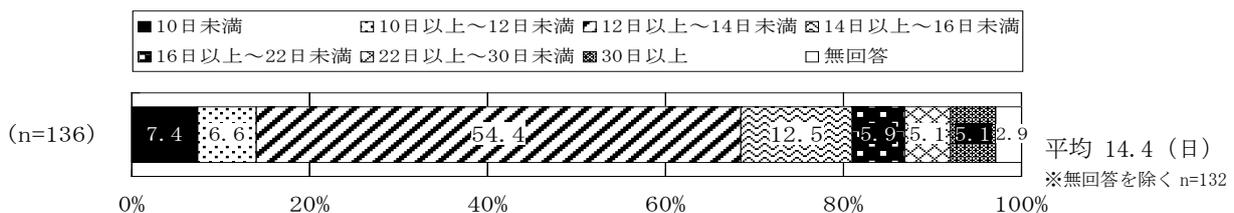
改善基準告示では、運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は 2 週間に 1 回を超えないものとするとしてされており、運転者に対し、就業規則で毎週 1 回の休日を与えている事業所においては、連続勤務の最長は 13 日間までとなる。

運転者の最長連続勤務日数の実態をみると、全体平均は 14.4 日となっており、毎週 1 回の休日を与えることとされている運転者の場合は、改善基準告示違反となる。

また、内訳をみると、連続勤務が「30 日以上」と 1 か月間全く休日がなかったことがあるとするものが 5.1%いるが、アンケート調査における運転者からの意見をみると、「バス運賃・料金の値下がり が激しいため、多くの本数を運行しなければならず、休日が取れずに連続の勤務になってしまう」との意見がある。

後記 II - 4 - (2) のとおり、運転中の睡魔やヒヤリ・ハットが発生する勤務状況として、多くの運転者が「休日を入れない連続勤務時」を挙げており、一部の貸切バスが危険と隣り合わせの状態で行われている実態がみられる。

<図 II - 2 - (4) - 2 >

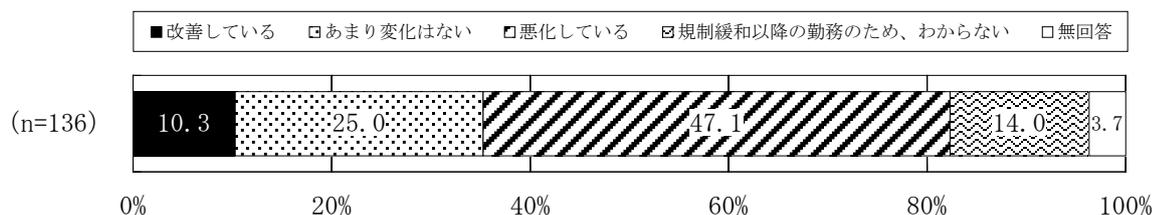


(5) 規制緩和前後での勤務状況の変化

現在の勤務状況が、平成12年2月に行われた貸切バス事業の参入規制緩和以前の状況と比べてどのように変化したかについて、47.1%の運転者が「悪化している」と回答しており、貸切バス事業者の経営環境の悪化が運転者の勤務状況にも影響している。

アンケート調査における運転者からの意見をみると、「賃金・手当の切り下げやカットなど生活が苦しい。残業代を増やすためには休息や休日を入れられない連続勤務や一般路線バスに乗務した後に貸切バスを運転するなどの無理な運行をせざるを得ない状態である。」などの意見がある。

<図Ⅱ-2-(5)-1>

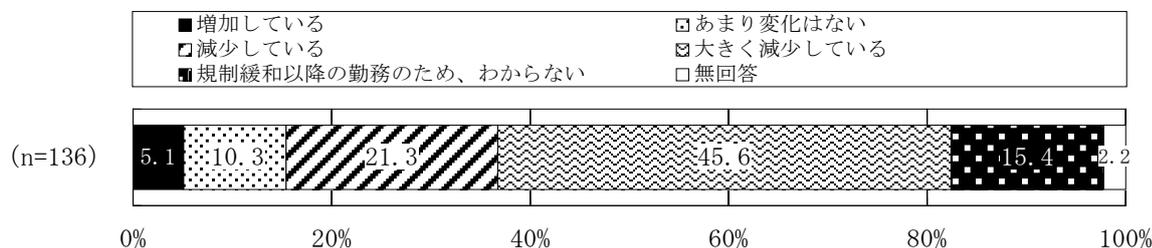


(6) 規制緩和前後での年収金額の変化

現在の収入が規制緩和以前と比べてどのように変化したかについて、45.6%が「大きく減少している」と答えており、「減少している」の21.3%と合わせると66.9%の運転者が収入が減少したと回答している。

アンケート調査における運転者からの意見をみると、「規制緩和により小さなバス会社が多数参入し、安価な料金で運行するため料金相場が安くなり、その結果、運転者の給料が減らされている。休日にアルバイトをしないと家族を養えない運転者が多数おり、バス会社は休みでもトラック・タクシー・運転代行等でアルバイトをしないと食べていけない。」などの意見がある。

<図Ⅱ-2-(6)-1>

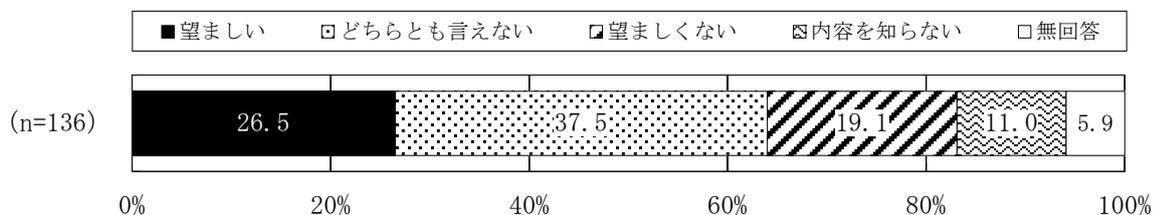


3 労働時間等の改善基準について

(1) 改善基準告示に対する運転者の意見

改善基準告示に対する運転者の評価は、「望ましい」とするものが26.5%、「望ましくない」とするものが19.1%おり、評価が分かれている。

<図Ⅱ-3-(1)-1>

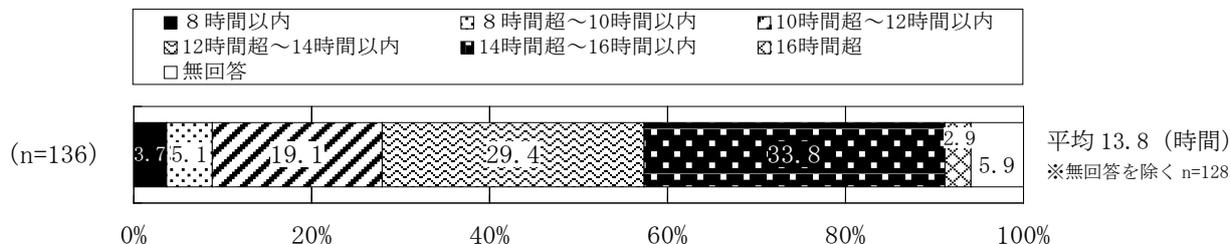


(2) 運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える1日の最大拘束時間

安全運行を確保するための1日の最大拘束時間について、「14時間超 16時間以内」としたものが33.8%で最も多く、次いで「12時間超 14時間以内」が29.4%となるなど、合わせて91.1%の運転者は、改善基準告示の枠内にとどめるべきと考えている。

しかし、運転者の1日当たりの拘束時間の実態をみると、前記Ⅱ-2-(1)-イのとおり、16時間を超えるものが合わせて58.1%あり、平均では17.4時間となるなど、多くの運転者が改善基準告示違反となる拘束時間を経験している。

<図Ⅱ-3-(2)-1>

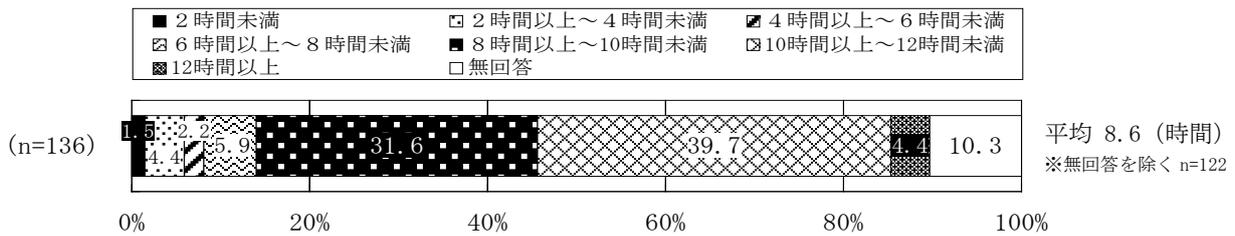


(3) 運転者が安全運行確保のために必要と考える1日の休息期間

運転者は、安全運行を確保するために必要な1日当たりの休息期間について、「10時間以上12時間未満」と回答したものが39.7%で最も多く、次いで「8時間以上10時間未満」が31.6%になっており、「12時間以上」の4.4%を合わせると75.7%の運転者が改善基準告示の水準以上の休息期間が必要と考えている。

しかし、運転者の1日の休息期間の実態をみると、前記Ⅱ-2-(2)-アのとおり、改善基準告示の8時間に満たないという回答が合わせて33.2%あり、全平均でも改善基準告示違反に該当する7.8時間しか休息期間を確保できていない。

<図Ⅱ-3-(3)-1>

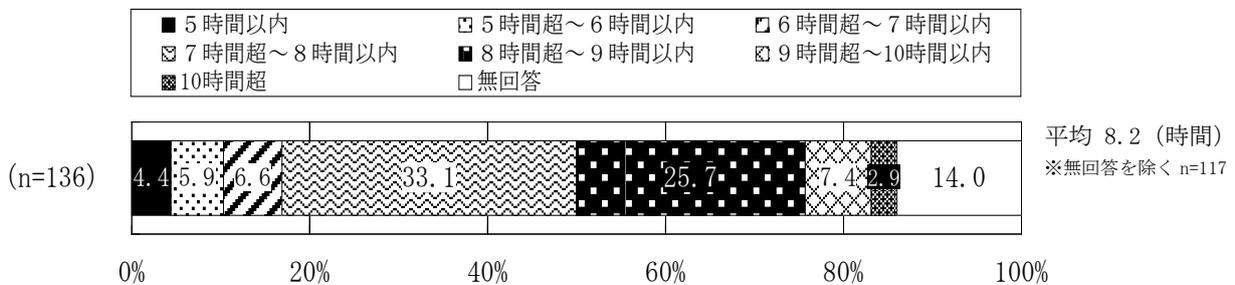


(4) 運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える1日の最大運転時間

運転者は、安全運行を確保するために制限すべき1日当たりの運転時間について、最大で「7時間超8時間以内」までとしたものが33.1%で最も多く、次いで「8時間超9時間以内」が25.7%となるなど、合わせて75.7%の運転者は、改善基準告示の枠内にとどめるべきと考えている。

しかし、運転者の1日の平均運転時間の実態をみると、前記Ⅱ-2-(3)-アのとおり、11.7%の運転者が恒常的に改善基準告示に違反している実態がみられ、また、1日の最長運転時間の実態をみると、前記Ⅱ-2-(3)-イのとおり、「9時間超11時間以内」27.2%、「11時間超13時間以内」26.5%、「13時間超15時間以内」14.7%などとなっており、長時間運転を行っている。

<図Ⅱ-3-(4)-1>

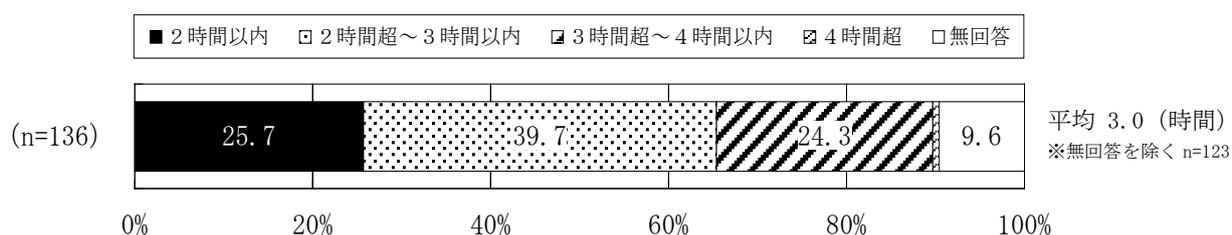


(5) 運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える最大連続運転時間

運転者自身は、安全運行を確保するために制限すべき最大連続運転時間について、「2時間超3時間以内」としたものが39.7%、「2時間以内」が25.7%、「3時間超4時間以内」が24.3%と、合わせて89.7%の運転者は、改善基準告示の枠内にとどめるべきと考えている。

しかし、運転者の平均連続運転時間の実態をみると、前記Ⅱ-2-(3)ーウ及びエのとおり、「4時間超6時間以内」が4.4%、「6時間超」が0.7%と合わせて5.1%の運転者が改善基準告示違反となる4時間を超える運転を恒常的に行っており、これまでの最大連続運転時間については、「4時間超6時間以内」が12.5%、「6時間超」が5.1%と合わせて17.6%の運転者が改善基準告示違反となる運転を経験している。

<図Ⅱ-3-(5)-1>

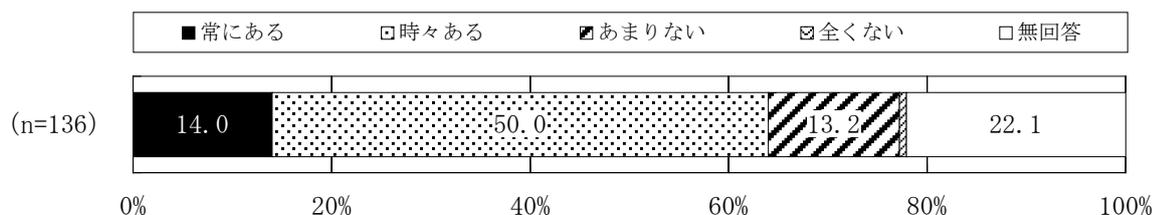


(6) 改善基準告示の内容を超える勤務の実態

ア 改善基準告示を超過する勤務の頻度

改善基準告示の内容を超える勤務の頻度については、「常にある」と回答したものが14.0%あり、「時々ある」の50.0%と合わせると64.0%の運転者が改善基準告示に違反する勤務を経験したとしている。

<図Ⅱ-3-(6)-1>



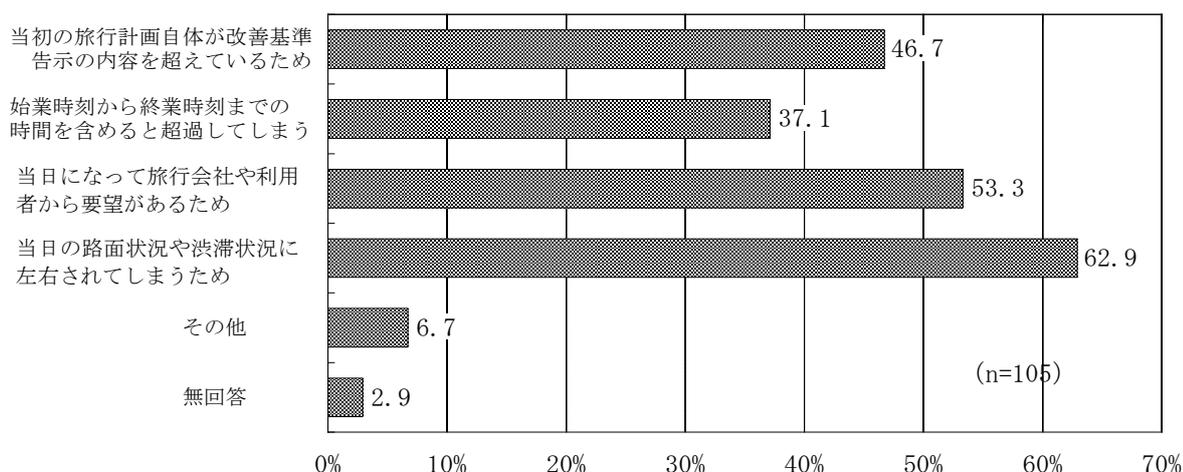
イ 改善基準告示を超過する勤務の原因

改善基準超過勤務の原因については、「当日の路面状況や渋滞状況」を挙げた運転者が62.9%と最も多いが、「旅行会社や利用者の要望」が53.3%、「当初の旅行計画自体」が46.7%となっており、他者からの指示や圧力が運転者の改善基準告示を超過する勤務に結び付いている実態がみられる。

アンケート調査における運転者からの意見をみると、「規制緩和によりバス会社が増え、低料金での仕事の取り合いがあり、旅行会社も無理なコースを作り、時間が間に合わず、スピードを上げたり無理な運転をすることが度々ある。」との意見がある。

これらについては、改善基準告示に配慮した余裕を持った旅行計画の作成が必要であり、旅行業者等の旅行計画を作成する者への指導が重要となる。

<図Ⅱ-3-(6)-2>

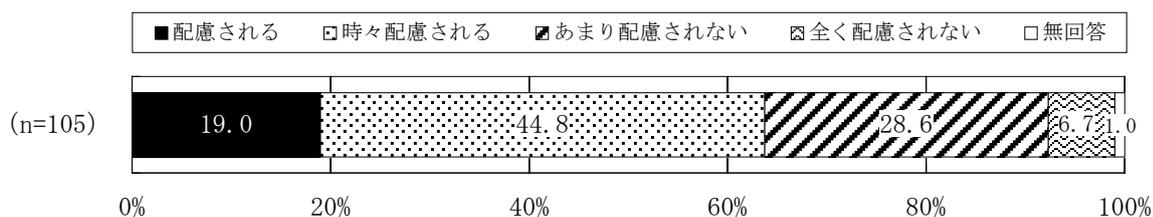


ウ 改善基準告示を超過して勤務した翌日の労務管理上の配慮の有無

改善基準告示を超過して勤務した翌日の会社や経営者からの配慮については、44.8%が「時々配慮される」と答えており、「配慮される」と合わせると63.8%の運転者が何らかの配慮を受けている。

しかし、その反対に「あまり配慮されない」とするものが28.6%、「全く配慮されない」とするものが6.7%あり、合わせて35.3%の運転者が改善基準告示を超過して勤務した翌日の労務管理上の配慮を受けていない。

<図Ⅱ-3-(6)-3>



(7) 国土交通省が定めた交替運転者の配置指針についての意見

ア 配置指針についての意見

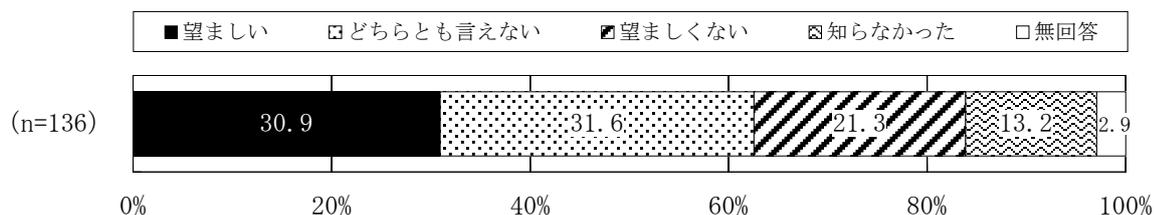
国土交通省は、平成 20 年 6 月、貸切バスの乗務距離による交替運転者の配置指針（以下「交替運転者配置指針」という。）として、「勤務時間等基準告示で定められた 2 日を平均した 1 日当たりの運転時間の上限（9 時間）に相当する乗務距離の上限は、670 km とする」との基準を試行的に定め、これを参考に適切な交替運転者の配置を図るよう貸切バス事業者及び旅行業者に周知している（労使協定等により、交替運転者配置指針よりも乗務距離が短い交替運転の配置基準を既に定めている場合を除く。）。

交替運転者配置指針については、「施行から 1 年後を目途に効果及び問題点等について検討を行うこととする」とされており、670 km と定めた乗務距離を見直す可能性があるとしているが、平成 21 年 12 月現在、見直しは行われていない。

貸切バスの運転者は、交替運転者配置指針の評価について、31.6%が「どちらとも言えない」と回答し、次いで 30.9%が「望ましい」と回答している。

一方、「望ましくない」が 21.3%あり、アンケート調査における運転者の意見をみると、「一日 400km 以上のワンマン運行はかなりしんどい。我々バスの運転者は人命を預かっていることを忘れないでほしい」とする者もいる。

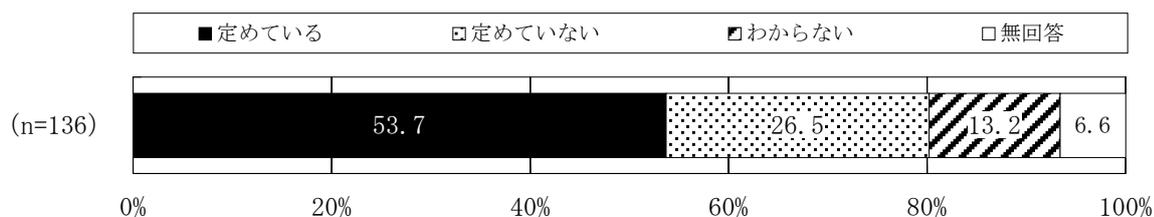
<図Ⅱ－3－(7)－1>



イ 事業者が定める交替運転者配置基準の有無

運転者が勤務する貸切バス事業者において、交替運転者を配置する基準を独自に定めているかの質問については、半数以上の 53.7%が「定めている」と回答し、26.5%が「定めていない」としている。

<図Ⅱ－3－(7)－2>



(8) 事業者が定める交替運転者配置基準の内容

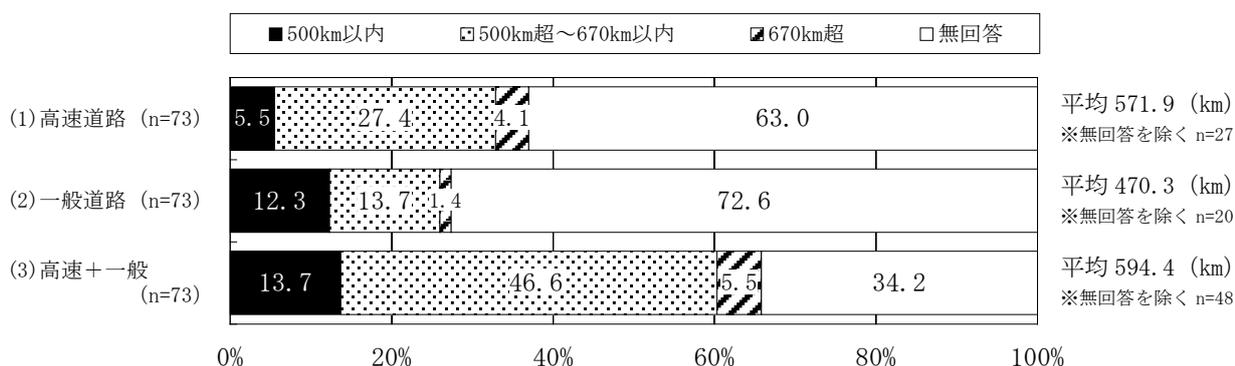
ア 交替運転者配置基準の内容

交替運転者配置指針では、高速道路走行を伴う場合の乗務距離の上限を定めているが、貸切バス事業者は、交替運転者を配置する基準として、「高速道路のみを走行する場合」、「一般道路のみを走行する場合」、「高速道路と一般道路を走行する場合」などについて、乗務距離の上限を定めている。

貸切バス事業者において交代運転者を配置する基準を定めていると回答した73人について、基準の平均距離をみると、下図のとおり、「高速道路のみを走行する場合」が571.9km、「一般道路のみを走行する場合」が470.3km、「高速道路と一般道路を走行する場合」が594.4kmとなっており、いずれも交替運転者配置指針の上限（670km）よりも短い距離に設定されている。

これは、交替運転者配置指針が全国92社における貸切バス事業者の走行実績に基づき、その上限距離を設定したものであるのに対し、事業者が定めた配置基準では、運転者の健康面や生理学的な見地に基づき、組合等を通じて運転者の意見を聞いた上で乗務距離を設定していることによる。

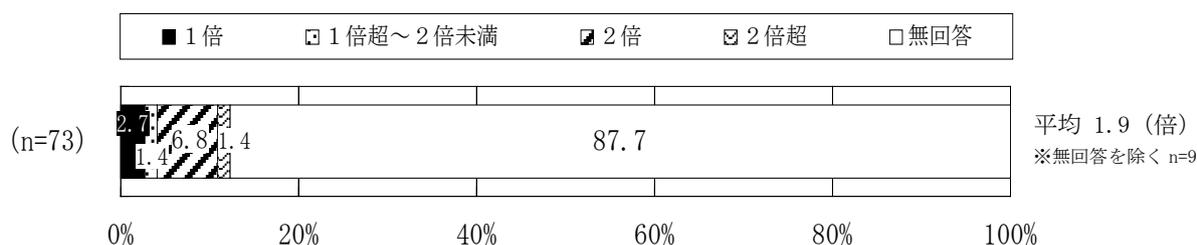
<図Ⅱ-3-(8)-1>



イ 交替運転者配置基準の換算率

交替運転者配置指針では、一般道路は高速道路の2倍の距離に換算することとされており、アンケート調査結果においても、2倍が6.8%で最も多く、次いで1倍が2.7%などとなっている。

<図Ⅱ-3-(8)-2>



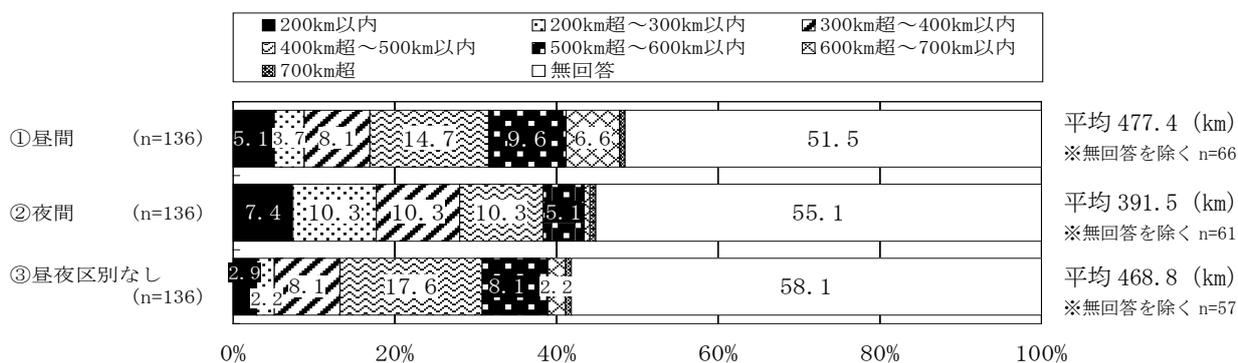
(9) 安全運行確保のために適切と考える交替運転者の配置水準

ア 高速道路における交替運転者の配置水準

高速道路走行において、運転者が安全運行を確保するために適切と考える交替運転者の配置水準は、昼間は「400 km超 500 km以内」が 14.7%で最も多く、交替運転者配置指針の上限（670km）よりも 170 km以上短くなっている。

また、夜間は「200 km超 300 km以内」、「300 km超 400 km以内」、「400 km超 500 km以内」がそれぞれ 10.3%で意見が分かれているが、平均でみると 391.5 kmで交替運転者配置指針の上限（670km）よりも 270 km以上短くなっている。

<図Ⅱ-3-(9)-1>

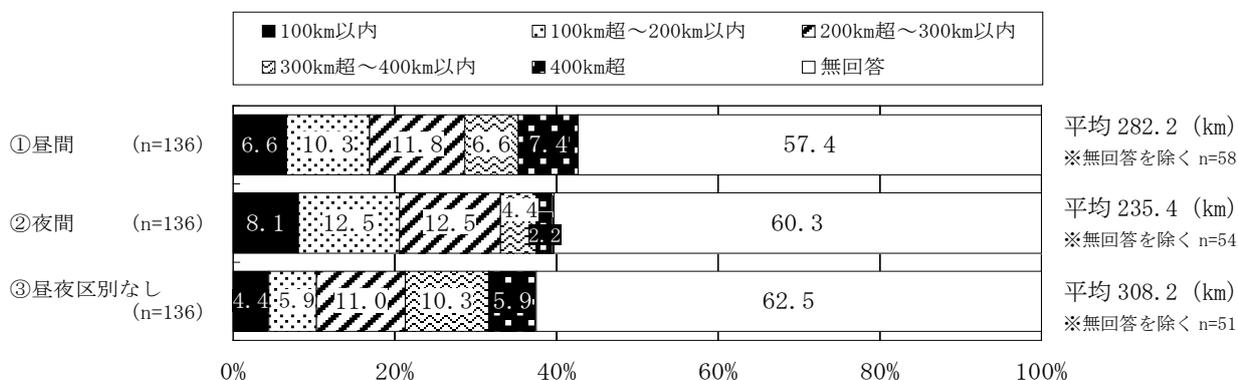


イ 一般道路における交替運転者の配置水準

一般道路において、運転者が安全運行を確保するために適切と考える交替運転者の配置水準は、昼間は「200 km超 300 km以内」が 11.8%で最も多く、平均では 282.2 kmとなっている。

また、夜間は「100 km超 200 km以内」、「200 km超 300 km以内」がそれぞれ 12.5%で意見が分かれているが、平均でみると 235.4 kmとなっている。

<図Ⅱ-3-(9)-2>

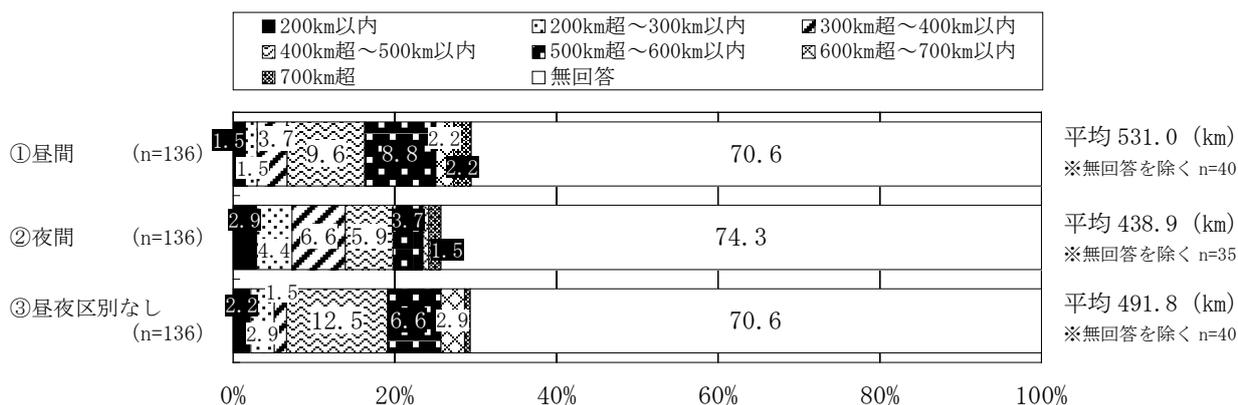


ウ 高速道路と一般道路を乗務する場合の交替運転者の配置水準

高速道路と一般道路の走行において、運転者が安全運行確保のために適切と考える交替運転者配置水準は、昼間は「400 km超 500 km以内」が 9.6%で最も多く、平均では 531.0 kmとなっており、交替運転者配置指針を下回っている。

また、交替運転者配置指針では定められていない夜間走行において、運転者が安全運行確保のために適切と考える交替運転者の配置水準については、「300 km超 400 km以内」が 6.6%で最も多く、平均では 438.9 kmとなっている。

<図Ⅱ-3-(9)-3>



4 運転中の睡魔や居眠りの経験、ヒヤリ・ハット体験について

(1) 運転中の睡魔や居眠りの経験、ヒヤリ・ハット体験

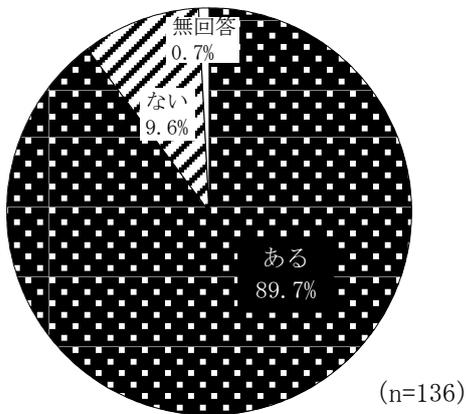
貸切バスの人身事故件数は、需給調整規制の廃止前の平成 11 年には 365 件であったものが、受給調整規制の廃止直後の 12 年には 450 件に増加し、以降はほぼ横ばいで推移している。このような中、平成 19 年 2 月に大阪府吹田市で発生したスキーツアーの貸切バス事故は、運転者の連続勤務による過労運転がその原因とされている。

本アンケート調査結果においても、運転中の睡魔や居眠りの経験については 89.7%の運転者が、ヒヤリ・ハット体験については 95.6%の運転者が「経験がある」と回答している。また、前記Ⅱ-2-(4)-イのとおり、連続勤務が「30 日以上」と 1 か月間全く休日がなかったことがあるものが 5.1%いるなど、過労運転を原因とする事故がいつ発生してもおかしくない中で、貸切バスの運行が行われている。

アンケート調査における運転者からの意見でも、「業務終了の 4、5 時間後に翌日の業務を行わされることがあり、これでは安全運行はできない」とするものがある。

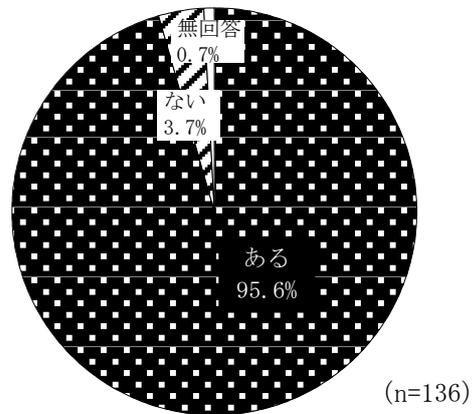
<図Ⅱ-4-(1)-1>

運転中の睡魔や居眠りの経験



<図Ⅱ-4-(1)-2>

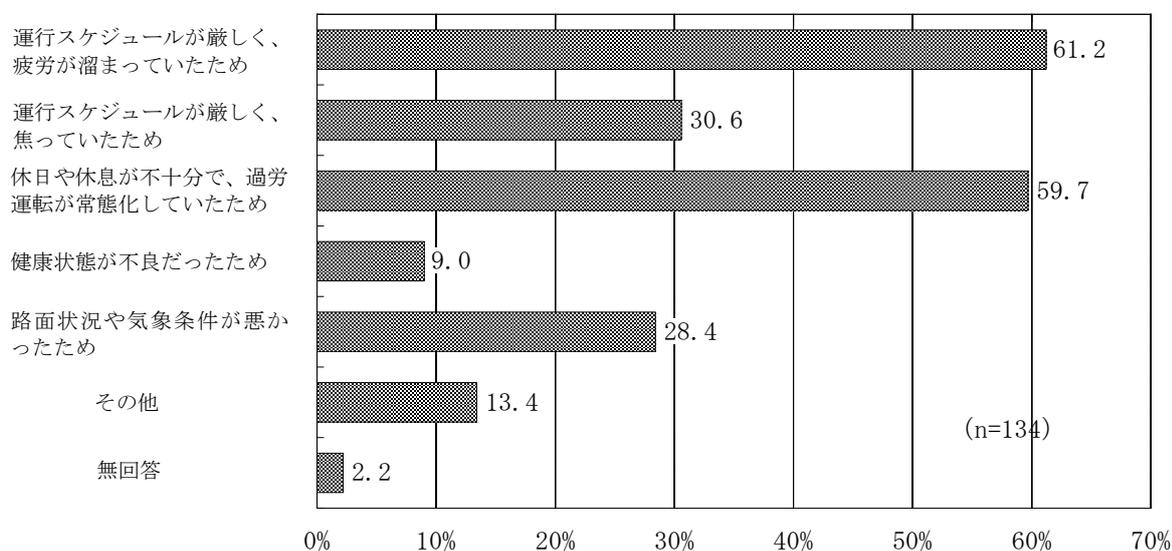
運転中のヒヤリ・ハット体験



(2) 運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の原因

運転中の睡魔やヒヤリ・ハット体験の原因として「運行スケジュールが厳しく疲労が蓄積」としているものが61.2%、「休日や休息の不足による過労運転」としているものが59.7%おり、慢性的な疲労の蓄積が原因となっているケースが多く、貸切バス運転者の勤務環境の改善が急務となっている。

アンケート調査における運転者の意見をみると、「勤務時間について、改善基準告示の拘束時間の上限となる16時間一杯を基本にスケジュールが組み込まれているため、常に睡眠不足の状態である。1日は24時間しかないのに勤務時間が16時間を超える場合、次の勤務まで8時間空くはずがない」、「休息不十分、過労運転は承知しているが、賃金が安いので、運転時間を増やして残業代を稼ぐためには仕方がない。労働基準法は守ってられない、無理をしても頑張っている状態である」などの意見がある。

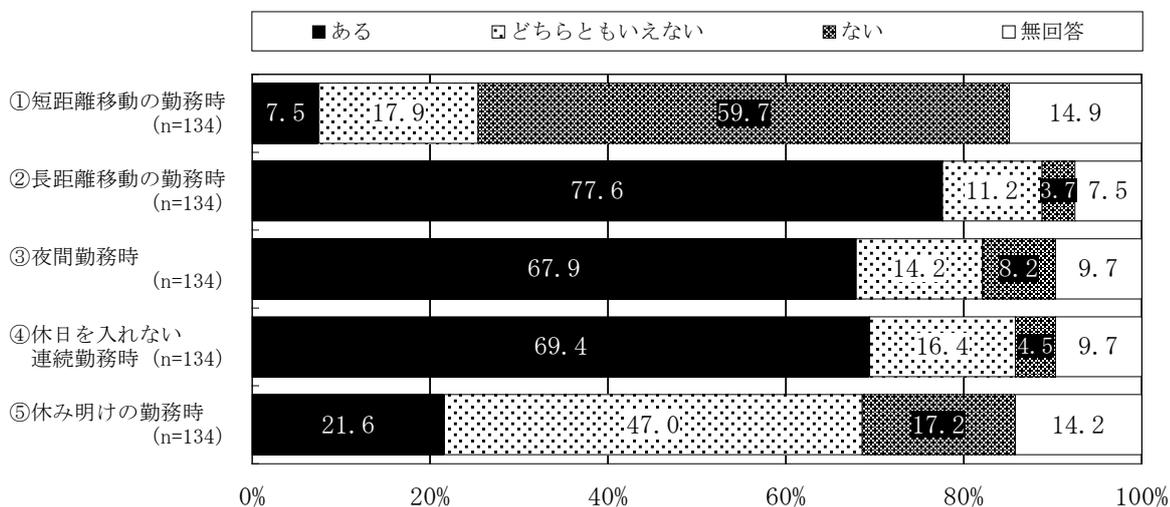


<図Ⅱ-4-(2)-1>

(3) 運転中に睡魔やヒヤリ・ハットを感じやすい勤務状況

運転中に睡魔を感じやすい勤務状況として「長距離移動時」「夜間勤務時」「休日を入れない連続勤務時」で「ある」（該当している）とする者が多く、いずれも7割前後と高い割合となっている。

<図Ⅱ-4-(3)-1>



また、ヒヤリ・ハット体験では「運転中の睡魔」に比べて「短距離移動時」でも機会が多く30.6%が「ある」と答えている。

しかし、他項目については、「運転中の睡魔」と同様に、「ある」が多い傾向にある。

<図Ⅱ-4-(3)-2>

