

2 貸切バス事業者に対する監査等の徹底

(1) 貸切バス事業者における法令遵守の徹底

勧告	説明図表番号
<p>【制度の概要】</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送法等に基づき、安全運行等に係る事項の遵守が義務付けられており、主な事項は次のとおりとなっている。</p> <p>ア 運行管理者の選任等</p> <p>貸切バス事業者は、道路運送法第 23 条第 1 項及び第 3 項に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならないとされ、選任又は解任したときは、国土交通大臣に届け出なければならないとされている。運行管理者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「運輸規則」という。）第 48 条第 1 項に基づき、運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務を行わなければならないとされている。</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 日付国自総第 446 号・国自旅第 161 号・国自整第 149 号国土交通省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。以下「解釈運用通達」という。）に基づき、貸切バス事業者においては、事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は運転業務に従事せず、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時速やかに運行の中止等の判断、指示等を行える体制を整備しなければならないこととされている。</p> <p>また、貸切バス事業者は、運輸規則第 48 条の 4 及び「旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項及び第 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示」（平成 24 年国土交通省告示第 454 号）に基づき、運行管理者として新たに選任した者に対しては、選任届出をした日の属する年度の末日までに、最後に国土交通大臣が認定する講習を受講した日の属する年度の翌年度の末日を経過した運行管理者に対しては、翌々年度の末日までに、それぞれ講習（以下「運行管理者講習」という。）を受けさせなければならないとされている。国土交通省は、運行管理者講習の実施者として、独立行政法人自動車事故対策機構（以下「NASSVA」という。）のほか、平成 29 年 4 月 1 日現在、85 事業者を認定している。</p> <p>なお、総合的な対策に基づき、平成 29 年 12 月 1 日から、営業所ごとの運行管理者の必要選任数を、最低一人から最低二人に増加させることとしている。</p> <p>イ 運送引受書の作成</p>	<p></p> <p>図表 2-(1)-①</p> <p>図表 2-(1)-②</p> <p>図表 2-(1)-③</p> <p>図表 2-(1)-② (再掲)</p> <p>図表 2-(1)-④</p> <p>図表 2-(1)-⑤</p> <p>図表 2-(1)-⑥</p>

<p>貸切バス事業者は、運輸規則第7条の2に基づき、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、運送引受書を交付しなければならないとされている。運送引受書は、輸送の安全確保とその前提となる法令遵守・取引内容の明確化等を目的として作成されるものである。その記載事項は、運輸規則第7条の2及び「旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示」(平成24年国土交通省告示第769号。以下「運送引受書記載事項告示」という。)で定められており、①運行の開始及び終了の地点及び日時、②運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時、③乗務員の休憩地点及び休憩時間、④乗務員の運転又は業務の交替の地点、⑤運賃及び料金の額、⑥交替運転者を配置しない場合には、その理由等を記載することとされている。</p>	<p>図表 2-(1)-⑦</p>
<p>なお、総合的な対策に基づき、実質的な下限割れ運賃防止等の取引環境の適正化の観点から、運送引受書記載事項告示が改正され、平成28年11月から、記載事項に届出運賃に基づく運賃・料金の上限・下限額が追加された。</p>	<p>図表 2-(1)-⑧</p>
<p>ウ 運転者の労働時間等に係る基準</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第21条第1項に基づき、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)において、労働省(現厚生労働省)が定めた「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。)とされている。</p> <p>改善基準告示においては、①運転者の拘束時間は1日当たり原則として13時間(最大16時間)を限度とする、②1日15時間を超える拘束時間の回数は1週間当たり2回を限度とする、③1週間当たりの拘束時間は原則として65時間(最大71.5時間)を限度とする、④連続運転時間は4時間を限度とする、⑤2日平均の運転時間は1日当たり9時間を限度とするなどとされている。</p>	<p>図表 2-(1)-⑨</p>
<p>エ 交替運転者の配置基準</p> <p>貸切バス事業者は、運輸規則第21条第6項に基づき、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合で、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は、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならないとされている。</p> <p>具体的には、解釈運用通達の「第21条過労防止等」の「(6) 交替運転者の</p>	<p>図表 2-(1)-⑩</p>

配置（第6項）」において、改善基準告示で定められた条件を超えて引き続き運行する場合のほか、昼間ワンマン運行の一運行については、①運転時間が運行指示書上、10時間を超える場合、②実車距離が600kmを超える場合、夜間ワンマン運行の一運行については、①運転時間が運行指示書上、9時間を超える場合、②実車距離が500kmを超える場合などには、あらかじめ、交替運転者を配置しておかなければならないとされている。

ただし、国土交通省は、監査において、交替運転者の配置基準に違反しているか否かについては、運行指示書では基準を超過していない場合であっても、実際の運行の乗務記録やデジタルタコグラフ等も確認し、超過している場合は違反とするなど、複合的に判断するとしている。

また、同項の「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」の「乗務中の体調報告」において、1日の乗務の合計実車距離が500kmを超えるワンマン運行を行う場合は、当該運行の実車距離100kmから500kmまでの間に、運転者は所属する営業所の運行管理者等に電話等で連絡し、体調報告を行い、当該運行管理者等はその結果を記録し、かつ、その記録を保存しなければならないとされている。

オ 適正運賃・料金の收受

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いる。

これに対し、国土交通大臣は、道路運送法第9条の2第2項に基づき、当該運賃・料金が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場合や、事業者間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合は、これを変更するよう命ずることができるとされている。

各地方運輸局は、「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」（平成11年12月13日付け自旅第129号国土交通省自動車交通局長通知。以下「公示運賃処理要領」という。）に基づき、変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲（以下「公示運賃」という。）を定め、これを公示している（注）。

（注）地方運輸局の審査を経て公示運賃の範囲外の運賃・料金を届け出た貸切バス事業者は、平成27年8月27日現在、75事業者であり、全国の貸切バス事業者の約2%程度である。

公示運賃制度は、関越道高速ツアーバス事故の発生を受けて見直しが行われ、従来の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」及び「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した「時間・キロ併用制運賃」に一本化され（新運賃・料金制度）、平成26年4月から適用されている。

新運賃・料金制度への移行に際し、各地方運輸局においては、平成25年7

図表 2-(1)-⑪

図表 2-(1)-⑫

図表 2-(1)-⑬

図表 2-(1)-⑭

月に「貸切バス事業の要素別原価の調査」を実施し集計・算定した額と、国土交通省本省が算定した安全コストの合計額を基準額とし、基準額について上限30%、下限10%を乗じて10円単位に四捨五入した額を公示運賃としている。

また、「一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて」（平成26年3月31日付け国自旅第628号国土交通省自動車局旅客課長通知。以下「年間契約通知」という。）に基づく年間契約を締結した場合、年間契約の運賃・料金の計算上の実働日数の1.4倍以内までの日数であれば、年間契約の運賃・料金で運行できることとされているため、最大で約3割程度の割引が可能である。年間契約を締結した場合、1契約ごとに道路運送法第9条の2第1項の規定に基づく運賃及び料金の設定届出書に年間契約書を添付し提出することとされている。

図表 2-(1)-⑮

カ 運転者に対する適性診断の実施・指導

貸切バス事業者は、運輸規則第38条第2項等に基づき、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（以下「初任者」という。）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。

図表 2-(1)-⑯

適性診断の内容等は、「運輸規則第38条第1項及び第2項の規定に基づき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。以下「指導監督指針」という。）に定められており、①初任者については、事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させること、②国土交通大臣が認定した高齢運転者のための適性診断（以下「適齢診断」という。）を65歳に達した日以後1年以内（65歳以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後75歳に達するまでは3年以内ごとに1回受診させ、75歳に達した日以後1年以内（75歳以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させることとされている。

図表 2-(1)-⑰

なお、従来は、初任者については、過去3年以内に適性診断を受診していない者のみが対象だったが、総合的な対策に基づき、平成28年12月1日以降、全ての初任者が対象となった。

国土交通省は、2(2)で後述する監査や呼出指導（注）等の機会を通じてこれらの制度を周知し、法令遵守意識の醸成を図っている。

（注）監査対象の事業者以外に指導が必要と認められる事業者に対し、地方運輸局等に呼び出して行う指導。事業者に自主的に事業の点検を行わせ、法令遵守事項等の説明を行う。必要に応じ集団指導を行うことができる。

【調査結果】

<p>今回、16 都道府県の計 72 貸切バス事業者について、安全運行等に係る事項の遵守状況を調査した結果は、以下のとおりである。</p> <p>ア 運行管理者の選任等</p> <p>運行管理者の選任状況についてみると、</p> <p>① 唯一の運行管理者が運転者も兼務し、運転業務を行っており、法令違反となっているもの（2 事業者）、</p> <p>② 本社において役員かつ運転者となっている者が、直線距離で 1,000km 以上離れた営業所において、唯一の運行管理者として選任されており、運行管理体制が不十分となっているおそれがあるもの（1 事業者）</p> <p>があった。</p> <p>また、運行管理者講習の受講状況についてみると、</p> <p>① 新たに選任された運行管理者の講習を選任された年度内に受講していないもの（6 事業者計 8 事例）、</p> <p>② 前回の講習を受講した日の属する年度の翌々年度の末日を経過したが受講していないもの（5 事業者計 5 事例）</p> <p>があった。その理由について、制度の理解が不十分だった、業務多忙で受講できなかったなどとする事業者がみられたほか、NASVA によるバス事業者向けの運行管理者講習が半年に 1 度程度しかない地区があり、「満席で予約もとれず、スケジュールを合わせるのが大変で、他の地区の講習を受講することも。できれば 1 年に行う講習の回数をもっと増やしてほしい」と要望する事業者もみられた。</p> <p>総合的な対策に基づく運行管理者数の見直しにより、運行管理者の最低選任数が増加し、講習受講者の増加も見込まれることから、地域ごとの需要をも踏まえ、運行管理者講習が適切に今後実施できるかを検討することが重要である。</p>	<p>図表 2-(1)-⑱</p> <p>図表 2-(1)-⑲</p>
<p>イ 運送引受書の作成</p> <p>平成 28 年 4 月 24 日から 30 日までの期間を中心として、各事業者 10 件又は 20 件を目安として抽出（注 1）した計 782 件の運送引受書を確認したところ、運送引受書に記載すべき事項のうち、</p> <p>① 交替運転者を配置しない理由の記載がないもの（33 事業者計 240 件）、</p> <p>② 乗務員の休憩地点及び休憩時間の記載がないもの（34 事業者計 210 件）、</p> <p>③ 実車走行距離（注 2）及びその要する時間の記載がないもの（19 事業者計 130 件）、</p> <p>④ 運行の開始及び終了の地点及び日時の記載がないもの（17 事業者計 112 件）、</p> <p>⑤ 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時の記載がないもの（22 事業者計 107 件）</p>	<p>図表 2-(1)-⑳</p>

があるなど、53 事業者において、延べ 1,749 件の記載漏れがみられた。

(注) 1 当該期間中の運行が 10 件に満たなかったこと等により 10 件を下回った事業者や 20 件以上の情報を提供した事業者がある。

2 実車運行する区間の距離をいう。実車運行とは、旅客の乗車の有無にかかわらず、旅客の乗車が可能として設定した区間の運行をいい、回送運行は実車運行には含まない。

また、次のとおり記載の誤り等もみられた。

- ① 回送時間や休憩時間が除外されているなど、運賃・料金計算の基礎となる走行時間の記載に誤りがあるもの（12 事業者計 136 件）
- ② あらかじめ記載しておくべき走行時間及び走行距離を、運行後に実績に基づいて記載しているもの（4 事業者計 42 件）
- ③ 記載されている走行距離や走行時間が実際の運行距離や時間よりも過少となっているもの（2 事業者計 9 件）

これらの事業者は、その理由について、①申込者の事情や交通事情により、運行直前まで距離及び時間の確定ができないことがあり、空欄のまま運送引受書を交付した、②記載漏れ等がないか確認すべきだったが、それが不十分だった、③制度の理解が不十分で、運送引受書に記載欄を設けなかった、④その記載がなくとも安全輸送上問題がない、又は慣例上記載する必要がないと考え、記載しなかったなどとしている。中には、「行程表を添付すれば足り、記載する必要性が分からない」などとする事業者もみられた。

国土交通省は、運送引受書の記載事項について事業者向けの説明資料等を作成していない。一方、一部の地方運輸局のホームページにおいては、Q&A集を公開しているものがみられた。

ウ 改善基準告示

平成 28 年 4 月の運行を中心に、事業者ごとに運転者を原則 2 人抽出し、計 147 人の勤務実績を確認した。これらのうち、32 事業者計 50 人（延べ 49 事業者計 65 人）で、次のとおり、改善基準告示に違反している事例がみられた。

図表 2-(1)-⑳

図表 2-(1)-㉑

(7) 運転者の拘束時間が改善基準告示上の限度を超えているもの

運転者の拘束時間については、①1 日の拘束時間が 16 時間を超えているものが 24 事業者計 32 人、②1 日 15 時間の拘束時間を超える回数が 1 週間当たり 2 回を超えているものが 7 事業者計 8 人、③1 週間当たりの拘束時間が最長 71.5 時間を超えているものが 5 事業者計 5 人となっており、24 事業者計 36 人（延べ 36 事業者計 45 人）で改善基準告示違反がみられた。

(4) 運転者の運転時間が改善基準告示上の限度を超えているもの

運転者の運転時間については、①連続運転時間が 4 時間を超えているものが 10 事業者計 16 人、②2 日平均の運転時間が 1 日当たり 9 時間を超えてい

るものが3事業者計4人となっており、10事業者計16人（延べ13事業者20人）で改善基準告示違反がみられた。

(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事業者について、その理由をみると、①「運転時間は実車運行の場合に該当するものと誤認していた」など、改善基準告示の制度についての不知によるもの、②「当日の乗客の急な要望により、運行指示書どおりに運行できなかった」など運行当日の乗客等からの無理な要求によるもの、③「不測の渋滞等が発生した」、「イベントの終了時刻が予定よりも遅れた」など想定外の外部要因によるもの等がみられた。

なお、①の制度の不知に関して、「運転者の労務管理に係る法令が非常に複雑であるため、理解が不十分だった」とする意見もみられた。

(イ) アンケート調査結果における改善基準告示違反とその背景

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、運転者に対するアンケート調査（538人が回答）の結果においても、次のとおりみられる。

① 1日の拘束時間

1日の拘束時間が16時間を超えたことがあると回答した運転者が50人（9.3%）みられ、中には、22時間を超えたことがあると回答した者も5人みられた。

図表 2-(1)-㉓

② 連続運転時間

連続運転時間が4時間を超えたことがあると回答した運転者が41人（7.6%）みられ、中には、6時間を超えたことがあると回答した者も12人みられた。

図表 2-(1)-㉔

③ 改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別のヒヤリ・ハット体験（注）等の有無の分析

改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別に、運転中に睡魔を感じたり、ヒヤリ・ハット体験をしたことがあるか否かをみたところ、基準を満たさない勤務が「常にある」又は「時々ある」と回答した運転者では87.3%（186人）、「まったくない」と回答した運転者では62.6%（199人）が、運転中に睡魔を感じたり、ヒヤリ・ハット体験をしたことがあると回答しており、基準を満たさない勤務の頻度が高い運転者の方がこれらの割合が高くなっている。

図表 2-(1)-㉕

（注）事故が起こりそうであったが、幸いにも回避できた体験をいう。

また、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、貸切バス事業者に対するアンケート調査（2,692事業者から回答）の結果をみる

図表 2-(1)-㉖

と、次のとおり、約4割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、契約先から受けたことがあると回答している。

- 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が39.1%（1,052事業者）みられた。
- ② 「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」と回答した事業者が40.6%（1,093事業者）みられた。
- ③ 「利用者の集客時間や利用者の乗降車の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」と回答した事業者が44.5%（1,198事業者）みられた。

エ 交替運転者の配置基準

平成28年3月及び4月の運行を中心に、事業者ごとに原則10運行を抽出した計1,158件の運行における交替運転者の配置状況及び前述ウでみた運転者計147人の勤務実績を調査したところ、交替運転者の配置が必要な運行32事業者計94件のうち、次のとおり、交替運転者を配置していない事例が、17事業者計30件（延べ23事業者計33件）においてみられた。

図表2-(1)-⑳

(7) 改善基準告示を超過する運行において交替運転者を配置していないもの

交替運転者を配置していない事例のうち、①1日の拘束時間が16時間を超えているものが7事業者計11件、②連続運転時間が4時間を超えているものが4事業者計9件、③運転時間が2日平均で1日当たり9時間を超えているものが1事業者計1件となっており、改善基準告示上の基準を超えているものが9事業者計21件（延べ12事業者計21件）みられた。

また、前述ウのとおり、運転者ごとの勤務実績の調査においても、32事業者計50人において改善基準告示違反がみられた。

(4) 昼間ワンマン運行の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの

交替運転者を配置していない事例のうち、①運転時間が運行指示書上、10時間を超えているものが5事業者計5件、②運転時間が運行指示書上は10時間を超えていないが、実際の運行では超えているものが5事業者計6件、③実車距離が600kmを超えたものが1事業者計1件となっており、昼間ワンマン運行の一運行の基準に違反しているものが10事業者計11件（延べ11事業者計12件）みられた。

なお、今回の調査においては、夜間ワンマン運行における違反はみられなかった。

(ウ) 1日の実車運行が500kmを超える運行において運転者の体調報告が行われていない又はその記録がないもの

1日の実車運行が500kmを超える運行において、運転者の体調報告が行われていないものが1事業者1件、運転者に体調報告は行わせているものの、点呼簿等にその記録がないものが1事業者計3件みられた。

交替運転者の配置基準に違反していた事業者は、その理由について、①「運行指示の段階で、運行ごとの拘束時間、運転時間等が交替運転者配置基準を遵守した運行となっているかを確認していなかった」など確認不足による、②「配置基準に違反する可能性は承知していたが、会社の体制上、ぎりぎりの運行をせざるを得なかった」など体制上、無理な運行をせざるを得なかったことによるなどとしている。

他方、改善基準告示及び交替運転者配置基準の遵守項目を独自の勤務計画の作成システムにあらかじめ設定し、事前及び事後の確認を実施し、違反のなかった事業者もみられたことから、勤務計画の策定が適切に行われるよう支援することも重要である。

オ 適正運賃・料金の收受

平成28年4月24日から30日までの期間を中心として、各事業者10件又は20件を目安として抽出した計793件(注1)の運行のうち、運送引受書等に基づき、運送契約の内容が確認できた69事業者計712件の運行について、運送引受書等において、届出運賃(注2)に対する收受運賃・料金の額を確認したところ、届出運賃の下限額を下回っている事例が46事業者(66.7%)計210件(29.5%)みられた。

中には、下限額の半分以下の收受運賃となっているものもみられた。

(注)1 原則として、前述イの運送引受書と同じ方法で抽出したが、1件の運行を複数の運送引受書に分割して記載したものや、運送引受書を保存していなかった運行等があるため、件数は一致しない。

2 今回調査した72事業者においては、公示運賃と異なる額を届け出た事業者はなかった。

その理由について、調査した貸切バス事業者は、①運行契約を受注するため、下限を下回っていることを承知で引き受けた、②制度の理解が不十分で、誤った計算方法により算定していた、③長年の付き合いがある申込者で、新運賃・料金制度移行後も従来の運賃で引き受けたなどとしている。

また、運送引受書の走行距離・時間等の記載事項が不十分で、下限額の確認が困難であったものが9事業者計70件あったが、当省が乗務記録等に基づいて下限額を推計したところ、運賃の下限割れだった可能性があるものが38件みられた。下限額の半分以下の收受運賃となっているものは3件みられた。

さらに、下限割れしていなかった69事業者計502件のうち、休憩時間を総走行時間から除いて計算しているものが計28件みられたが、これらについて、

図表 2-(1)-⑳

図表 2-(1)-㉑

図表 2-(1)-㉒

図表 2-(1)-㉓

図表 2-(1)-㉔

図表 2-(1)-㉕

図表 2-(1)-㉖

<p>休憩時間を含んだ総走行時間で計算すると、6事業者計21件で下限割れとなる。国土交通省は、「一般貸切旅客自動車運送事業の運行における到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて」（平成28年7月1日付け国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）により、到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて周知し、待機した時間は時間制運賃を収受するが、改善基準告示でいう休憩期間を与えた場合には、当該時間は走行時間から除くことができるとしている。休憩期間とは、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とされており、原則、勤務の終了後継続した8時間以上とされているが、条件付きで4時間以上を分割して休憩期間とすることができるかとされている。当省が調査対象期間とした平成28年4月24日から30日までの時点では当該事務連絡の発出前であったが、当該事務連絡が発出された後の調査時点においても、当該周知の内容について知らないとして、4時間未満の待機時間も休憩期間として取り扱う事業者がみられるなど、休憩期間の取扱いに対する認識は低い状況がみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-㉔</p>
<p>また、6事業者計11件は年間契約に基づくものであったが、2事業者において、年間契約の内容を地方運輸局に届け出ていない法令違反の事例がみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-㉕</p>
<p>なお、上記の抽出した計793件以外に、1貸切バス事業者において、平成27年度の売上額の約半分を占める取引依存度の高い1旅行業者との契約による計107件の運行のうち、82件(76.6%)が下限割れであり、さらにこのうち3件は、届出運賃下限額の50%未満の運賃での運行であった。</p>	<p>図表 2-(1)-㉖</p>
<p>国土交通省は、公示運賃処理要領において、基準となる運賃・料金の額並びに上限及び下限の率や割増率については、原則として2年ごと、最初にあつては1年後に見直すこととしており、平成27年10月に見直しに向けた調査に着手している。今後、その取りまとめ、分析を速やかに行い、その結果を踏まえ、公示運賃が安全コストを賄うことができる水準にあるかどうか検討する必要があると考えられる。</p>	<p>図表 2-(1)-㉗ (再掲)</p>
<p>また、平成28年11月から、運送引受書の記載事項に届出運賃に基づく運賃・料金の上限・下限額が追加されたが、貸切バス事業者からは、「貸切バス事業者が監査を受けるに際し、運送引受書等の運賃額については比較的偽装しやすい」、「安全面や経営面で容認できないような旅行業者からの条件提示、例えば、交替運転者を要する運行をワンマン運行とするよう求められることがあるが、このような求めは、「証拠を残さないよう」口頭で示されることが多い」といった悪質な事例もあるとの意見もみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-㉘ 図表 2-(1)-㉙</p>
<p>カ 運転者に対する適性診断の実施・指導</p>	
<p>平成27年4月以降に雇い入れた運転者に対する適性診断及び適齢診断の実施状況をみると、次のとおり実施されていない事例がある。</p>	
<p>① 初任者に対する適性診断を未実施だったものが、17事業者の初任者計78</p>	

<p>人中 19 人みられた。</p> <p>② 適齢診断が未実施だったものが、14 事業者の高齢運転者計 73 人中 24 人みられた。</p> <p>この理由について、事業者は、①制度を誤認していたため、②運転者の年齢を十分管理できていなかったことなどにより対象者の確認漏れがあったためなどとしている。</p> <p>また、次のとおり、適性診断の実施時期が遅れている事例がみられた。</p> <p>① 初任者に対する適性診断を運転者としての選任日前に実施していないものが、17 事業者の初任者 78 人中 28 人みられた。</p> <p>② 適齢診断が、65 歳になった日から 1 年以内に行われていないものが、14 事業者の高齢運転者計 73 人中 5 人みられた。</p> <p>この理由について、事業者は、①実施すべき時期を誤認していたため、②適性診断の実施機関の予約が取れなかったため、③繁忙期と重なり、受診させる余裕がなかったためなどとしている。</p> <p>なお、貸切バス事業者からは、「国土交通省の示す指導監督の指針については、文書だけではなかなか理解し難いので、遵守すべきポイントを表形式にするなど、分かりやすい配慮を望みたい。」といった意見もみられた。</p>	<p>図表 2-(1)-④</p>
<p>なお、上記アからカまで以外の事項についても、運行指示書の記載不備等の法令違反が計 56 事業者においてみられた。</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、次の措置を講ずる必要がある。</p> <p>制度に対する誤解による法令違反を防ぐため、特に運送引受書の作成や改善基準告示、交替運転者の配置基準等について、国土交通省における説明資料等を更に工夫するなどにより法令遵守の周知啓発を強化するとともに、呼出指導等の機会を通じて指導を徹底すること。また、</p> <p>① 運行管理者の最低選任数の増加に対応して、地域ごとの運行管理者講習の実施回数等が適切であるか検証し、必要に応じ見直すこと。</p> <p>② 改善基準告示及び交替運転者の配置基準の遵守を徹底させるため、これらの基準の適合状況を確認できる勤務計画の作成システムの推奨やこれを使用した好事例の紹介等の運行管理の高度化を支援すること。</p> <p>③ 運賃・料金の下限割れ等については、運送引受書等に問題がない場合であっても、請求書等も確認することにより、把握漏れがないよう努めること。また、悪質な事例については、全国的に共有すること。</p> <p>④ 公示運賃については、定期的に適切に見直すこと。</p>	<p>図表 2-(1)-④</p>

図表 2-(1)-① 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

（運行管理者）

- 第 23 条 一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。
- 2 前項の運行管理者の業務の範囲及び運行管理者の選任に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。
- 3 一般旅客自動車運送事業者は、第 1 項の規定により運行管理者を選任したときは、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。これを解任したときも同様とする。

図表 2-(1)-② 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）

（運行管理者の業務）

- 第 48 条 旅客自動車運送事業の運行管理者は、次に掲げる業務を行わなければならない。
- 一 第 15 条の規定により車掌を乗務させなければならない事業用自動車に車掌を乗務させること。
- 二 第 20 条の場合において、同条の措置を講ずること。
- 三 第 21 条第 1 項の規定により定められた勤務時間及び乗務時間の範囲内において乗務割を作成し、これに従い運転者を事業用自動車に乗務させること。
- 三の二 第 21 条第 2 項の休憩に必要な施設及び睡眠又は仮眠に必要な施設並びに同条第 3 項の睡眠に必要な施設を適切に管理すること。
- 四 第 21 条第 4 項の乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。
- 四の二 乗務員の健康状態の把握に努め、第 21 条第 5 項の乗務員を事業用自動車に乗務させないこと。
- 五 第 21 条第 6 項の場合において、交替するための運転者を配置すること。
- 五の二 第 21 条第 7 項の場合において、同項の措置を講ずること。
- 六 事業用自動車の運転者に対し、第 24 条の点呼を行い、報告を求め、確認を行い、指示を与え、記録し、及びその記録を保存し、並びにアルコール検知器を常時有効に保持すること。
- 七 事業用自動車の運転者に対し、第 25 条の記録をさせ、及びその記録を保存すること。
- 八 第 26 条の規定により記録しなければならない場合において、運行記録計を管理し、及びその記録を保存すること。
- 九 第 26 条の規定により記録しなければならない場合において、運行記録計により記録することのできない事業用自動車を運行の用に供さないこと。
- 九の二 第 26 条の 2 各号に掲げる事項を記録し、及びその記録を保存すること。
- 十 一般乗合旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 27 条第 1 項の運転基準図を作成して営業所に備え、これにより事業用自動車の運転者に対し、適切な指導をすること。
- 十一 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 27 条第 2 項の運行表を作成し、これを事業用自動車の運転者に携行させること。
- 十二 一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 28 条の調査をし、かつ、同条

の規定に適合する自動車を使用すること。

十二の二 一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、第 28 条の 2 の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い、事業用自動車の運転者に携行させ、及びその保存をすること。

十三 第 35 条の規定により選任された者その他旅客自動車運送事業者により運転者として選任された者以外の者に事業用自動車を運転させないこと。

十三の二 第 37 条の乗務員台帳を作成し、営業所に備え置くこと。

十四 一般乗用旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、事業用自動車の運転者が乗務する場合には、次号の規定により運転者証を表示するときを除き、第 37 条第 3 項の乗務員証を携行させ、及びその者が乗務を終了した場合には、当該乗務員証を返還させること。

十五 一般乗用旅客自動車運送事業の運行管理者にあつては、タクシー業務適正化特別措置法第 13 条の規定により運転者証を表示しなければならない事業用自動車に運転者を乗務させる場合には、当該自動車に運転者証を表示し、その者が乗務を終了した場合には、当該運転者証を保管しておくこと。

十六 事業用自動車の乗務員に対し、第 38 条（第 5 項を除く。）の指導、監督及び特別な指導を行うとともに、同条第 1 項の記録及び保存を行うこと。

十六の二 事業用自動車の運転者に第 38 条第 2 項の適性診断を受けさせること。

十七 第 43 条第 2 項の場合において、当該自動車に非常信号用具を備えること。

十八 前条第 3 項の規定により選任された補助者に対する指導及び監督を行うこと。

十九 法第 25 条ただし書（法第 43 条第 5 項において準用する場合を含む。）の場合を除き、旅客自動車運送事業用自動車の運転者の要件に関する政令（昭和 31 年政令第 256 号）の要件を備えない者に事業用自動車を運転させないこと。

二十 自動車事故報告規則第 5 条の規定により定められた事故防止対策に基づき、事業用自動車の運行の安全の確保について、従業員に対する指導及び監督を行うこと。

2・3 （略）

（運行管理者の講習）

第 48 条の 4 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、次に掲げる運行管理者に国土交通大臣が告示で定める講習であつて次項において準用する第 41 条の 2 及び第 41 条の 3 の規定により国土交通大臣の認定を受けたものを受けさせなければならない。

一 死者若しくは重傷者（自動車損害賠償保障法施行令第 5 条第 2 号又は第 3 号に掲げる傷害を受けた者をいう。）が生じた事故を引き起こした事業用自動車の運行を管理する営業所又は法第 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。）の原因となった違反行為が行われた営業所において選任している者

二 運行管理者として新たに選任した者

三 最後に国土交通大臣が認定する講習を受講した日の属する年度の翌年度の末日を経過した者

2 （略）

図表 2-(1)-③ 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 号国土交通省自動車局総務課安全対
策室長・旅客課長・技術安全部整備課長通知)(抜粋)

第 21 条の 2 運行に関する状況の把握のための体制の整備

- (1) 本条の趣旨は、旅客自動車運送事業者が、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時に、乗務員に対して必要な措置を適切に講じるよう、事業用自動車の運行中は、乗務員に対する指示等を適正かつ確実に実行できる体制を整備しなければならないことを義務付けたものである。
- (2) (1)の趣旨を勘案し、体制の整備の具体的な取扱いについては次のとおりとする。
- ① 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行中は、電話その他の方法(携帯電話、業務無線等により乗務員と直接対話できるものでなければならず、電子メール、FAX 等一方的な連絡方法は該当しない。)を用いて、乗務員に対し必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならないこととする。
 - ② 一般乗合旅客自動車運送事業者(乗車定員 10 人以下の事業用自動車の運行のみを行う営業所を除く。)及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運行の形態上、長距離又は大量旅客輸送が想定され、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時に運行の中止等の判断、指示等に伴う調整が必要となることから、①の規定に加えて、事業用自動車の運行中少なくとも一人の運行管理者は、一般乗合旅客自動車運送事業又は一般貸切旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転業務に従事せずに、異常気象、乗務員の体調変化等の発生時速やかに運行の中止等の判断、指示等を行える体制を整備しなければならないこととする。
 - ③ 離島に存する営業所において、離島での運行については地理的条件その他の事情を勘案して、②の規定は適用しないこととする。

図表 2-(1)-④ 旅客自動車運送事業運輸規則第 47 条の 9 第 3 項、第 48 条の 4 第 1 項、第 48 条の 5 第 1 項及び第 48 条の 12 第 2 項の運行の管理に関する講習の種類等を定める告示(平成 24 年国土交通省告示第 454 号)(抜粋)

(基礎講習及び一般講習)

- 第 4 条 旅客自動車運送事業者は、新たに選任した運行管理者に、選任届出をした日の属する年度(やむを得ない理由がある場合にあっては、当該年度の翌年度)に基礎講習又は一般講習(基礎講習を受講していない当該運行管理者にあっては、基礎講習)を受講させなければならない。
- 2 (略)
- 3 旅客自動車運送事業者は、運行管理者に、第 1 項又は前項の規定により最後に基礎講習又は一般講習を受講させた日の属する年度の翌々年度以後 2 年ごとに基礎講習又は一般講習を受講させなければならない。

図表 2-(1)-⑤ 講習実施者一覧

都道府県	事業者数	NASVAの支所数
北海道	3	4
東北	9	5
青森県	1	1
岩手県	1	1
宮城県	2	1
秋田県	0	1
山形県	2	1
福島県	3	1
北陸信越	4	4
新潟県	1	1
長野県	2	1
富山県	0	1
石川県	1	1
関東	24	8
茨城県	2	1
栃木県	1	1
群馬県	1	1
埼玉県	2	1
千葉県	4	1
東京都	11	1
神奈川県	2	1
山梨県	1	1
中部	9	5
愛知県	3	1
静岡県	4	1
岐阜県	2	1
三重県	0	1
福井県	0	1

都道府県	事業者数	NASVAの支所数
近畿	14	6
大阪府	4	1
京都府	4	1
奈良県	1	1
滋賀県	0	1
和歌山県	0	1
兵庫県	5	1
中国	7	5
広島県	5	1
鳥取県	1	1
島根県	0	1
岡山県	0	1
山口県	1	1
四国	6	4
徳島県	0	1
香川県	1	1
愛媛県	5	1
高知県	0	1
九州	9	8
福岡県	1	1
佐賀県	1	1
長崎県	2	1
熊本県	0	1
大分県	0	1
宮崎県	3	1
鹿児島県	2	1
沖縄県	0	1
計	85	50

(注) 国土交通省の資料に基づき、当省が作成した。

図表 2-(1)-⑥ 総合的な対策に基づく改正事項

(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化		
項目	講ずべき事項	実施の目途
1. (略)		
①～③	(略)	(略)
2. 運行管理の強化		
④ 運行管理者等の在り方	営業所ごとの運行管理者の必要選任数を、20 両ごとに1名(100 両以上分は 30 両ごとに1名)・最低2名以上とする。(省令改正)	実施済み(平成 28 年 12 月)
	運行管理者の資格要件を試験合格者のみに限定する。(省令改正)	実施済み(平成 28 年 12 月)
	夜間運行について「中間点呼」の実施を義務付ける。(省令改正)	実施済み(平成 28 年 12 月)
	補助者の選任時に、国への届出を義務付ける。(省令改正)	実施済み(平成 28 年 12 月)
	資格試験の増回に向けて調整する。	実施済み(平成 28 年 11 月)
	実態のない運行管理者配置を防止するための仕組みを構築する。	実施済み(平成 28 年 11 月)
3～5. (略)		

(注) 総合的な対策に基づき、本省が作成した。

図表 2-(1)-⑦ 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)

<p>(運送引受書の交付)</p> <p>第 7 条の 2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送を引き受けた場合には、遅滞なく、当該運送の申込者に対し、次の各号に掲げる事項を記載した運送引受書を交付しなければならない。</p> <p>一 事業者の名称</p> <p>二 運行の開始及び終了の地点及び日時</p> <p>三 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時</p> <p>四 旅客が乗車する区間</p> <p>五 乗務員の休憩地点及び休憩時間(休憩がある場合に限る。)</p> <p>六 乗務員の運転又は業務の交替の地点(運転又は業務の交替がある場合に限る。)</p> <p>七 運賃及び料金の額</p> <p>八 前各号に掲げるもののほか、国土交通大臣が告示で定める事項</p> <p>2 一般貸切旅客自動車運送事業者は、前項の規定による運送引受書の写しを運送の終了の日から一年間保存しなければならない。</p> <p>3 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運送の申込者に対して当該運送の引受けに際し手数料又はこれに類するものを支払った場合には、その額を記載した書類を、前項の運送引受書の写しとともに、当該運送の終了の日から一年間保存しなければならない。</p>
--

(過労防止等)

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 旅客自動車運送事業者は、乗務員が有効に利用することができるように、営業所、自動車車庫その他営業所又は自動車車庫付近の適切な場所に、休憩に必要な施設を整備し、及び乗務員に睡眠を与える必要がある場合又は乗務員が勤務時間中に仮眠する機会がある場合は、睡眠又は仮眠に必要な施設を整備し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
- 3 旅客自動車運送事業者は、乗務員に第一項の告示で定める基準による一日の勤務時間中に当該乗務員の属する営業所で勤務を終了することができない運行を指示する場合は、当該乗務員が有効に利用することができるように、勤務を終了する場所の付近の適切な場所に睡眠に必要な施設を整備し、又は確保し、並びにこれらの施設を適切に管理し、及び保守しなければならない。
- 4 旅客自動車運送事業者は、酒気を帯びた状態にある乗務員を事業用自動車に乗務させてはならない。
- 5 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。
- 6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が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は、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかななければならない。
- 7 旅客自動車運送事業者は、乗務員が事業用自動車の運行中疾病、疲労その他の理由により安全な運転を継続し、又はその補助を継続することができないおそれがあるときは、当該乗務員に対する必要な指示その他輸送の安全のための措置を講じなければならない。

(従業員に対する指導監督)

第 38 条 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において三年間保存しなければならない。

- 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、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって第四十一条の二及び第四十一条の三の規定により国土交通大臣の認定を受けたもの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（昭和三十年政令第二百八十六号）第五条第二号、第三号又は第四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こした者
 - 二 運転者として新たに雇い入れた者

三 乗務しようとする事業用自動車について当該旅客自動車運送事業者における必要な乗務の経験を有しない者

四 高齢者（六十五才以上の者をいう。）

3～5 （略）

（注）下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑧ 旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示（平成 24 年国土交通省告示第 769 号）（抜粋）

第 2 条 旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書に記載する事項は、次のとおりとする。

一 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先

二 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先

三 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称

四 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法第 4 条第 1 項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域

五 当該運送に係る事業用自動車の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程

六 事業用自動車の配車の地点及び日時

七 当該運送の申込みに係る乗車人員

八 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数

九 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法

十 法第九条の二第一項の規定により届け出た運賃及び料金を基に算定した当該運送に係る運賃及び料金の上限額及び下限額

十一 交替するための事業用自動車の運転者を配置しない場合には、その理由

十二 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間

十三 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間

十四 事業用自動車について締結されている損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要

十五 事業用自動車の車掌の乗務の有無

十六 前各号に掲げるもののほか、特約があるときは、その内容

（注）1 下線は当省が付した。

2 下線部は、総合的な対策を踏まえて追加された事項である。

図表 2-(1)-⑨ 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。

2～4（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）（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つて、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。

図表 2-(1)-⑩ 交替運転者の配置基準に係る法令等

○ 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（略）

2～5（略）

6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が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は、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。

7（略）

○ 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号国土交通省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）

第21条 過労防止等

(1)～(5)（略）

(6) 交替運転者の配置（第6項）

① 「運転者が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」とは、運転者の体調等を考慮して個別に判断することが必要であるが、次のいずれかの場合がこれに該当する。

イ. 勤務時間等基準告示で定められた次のような条件を超えて引き続き運行する場合

(イ) 拘束時間が16時間を超える場合

(ロ) 運転時間が2日を平均して1日9時間を超える場合

(ハ) 連続運転時間が4時間を超える場合

ロ. (略) 貸切バス（一般貸切旅客自動車運送事業の運行の用に供されるバスをいう。以下同じ。）にあつては次の「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準について」で定められた条件を超えて引き続き運行する場合

貸切バスの交替運転者の配置基準（抜粋）

夜間ワンマン運行に係る規定	①一運行の実車距離	夜間ワンマン運行の一運行の実車距離は、 <u>400km（次のイ及びロに該当する場合には、500km）を超えないものとする。</u>
		イ 当該運行の運行直前に11時間以上の休息期間を確保している場合 ロ 当該運行の一運行の乗務時間（当該運行の回送運行を含む乗務開始から乗務終了までの時間をいう。）が10時間以内であること又は当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間に運転者が身体を伸ばして仮眠することのできる施設（車両床下の仮眠施設等、リクライニングシート等の座席を含む。）において

		仮眠するための連続1時間以上の休憩を確保している場合
	②一運行の運転時間	夜間ワンマン運行の一運行の運転時間は、 <u>運行指示書上、9時間を超えないものとする。</u>
昼間ワンマン運行に係る規定	①一運行の実車距離	昼間ワンマン運行の一運行の実車距離は、 <u>500km（当該運行の実車運行区間の途中に合計1時間以上（分割する場合は、1回連続20分以上）の休憩を確保している場合にあつては、600km）を超えないものとする。</u>
	②一運行の運転時間	昼間ワンマン運行の一運行の運転時間は、 <u>運行指示書上、9時間を超えないものとする。</u> ただし、1週間当たり2回まで、これを運行指示書上、10時間までとすることができるものとする。
乗務中の体調報告	<p><u>次のイ又はロの運行を行う場合にあつては、それぞれイ又はロに掲げる実車距離において、運転者は所属する営業所の運行管理者等に電話等で連絡し、体調報告を行うとともに、当該運行管理者等はその結果を記録し、かつ、その記録を1年間保存しなければならない。</u></p> <p>イ 一運行の実車距離が400kmを超える夜間ワンマン運行を行う場合、当該運行の実車距離100kmから400kmまでの間</p> <p>ロ 1日の乗務の合計実車距離が500kmを超えるワンマン運行を行う場合、当該1日の乗務の合計実車距離100kmから500kmまでの間</p>	

(注) 下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑪ 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）（抜粋）

<p>（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）</p> <p>第 9 条 （略）</p> <p>2～5 （略）</p> <p>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 2 号又は第 3 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>（一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金）</p>

第9条の2 一般貸切旅客自動車運送事業を經營する者（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。

図表2-(1)-⑫ 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号国土交通省自動車局長通知)(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

一般貸切旅客自動車運送事業者（以下、「事業者」という。）が届出を行う時間運賃及びキロ運賃の上限額及び下限額並びに交替運転者配置料金の上限額及び下限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)届出書の内容が次のいずれか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・料金の上限額及び下限額が、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公示する範囲内のものであって、運賃・料金の適用方(車種区分、運賃の計算、料金の種類及び適用方法を定めているもの。以下同じ。)が、国土交通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。

② 地方運輸局長が地域の事情を勘案して、①の別紙1に基づき地方運輸局長が定める範囲内の上限額及び下限額を適用することが適当ではないとして公示したものであること。

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

第1. 範囲の設定及び公示

地方運輸局長は、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た基準額を算出し、この基準額について上限30%、下限10%を乗じて10円単位に四捨五入した額を変更命令の審査を必要としない範囲として設定し、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

(略)

第3. 範囲の設定方法

- 1 運賃は、時間制とキロ制に区分した上で1時間あたり及び1キロあたりとして設定することとする。
- 2 交替運転者配置料金は、時間制とキロ制に区分した上で、1時間あたり及び1キロあたりとして設定することとする。
- 3 深夜早朝運行料金及び特殊車両割増料金は、割増し率を設定することとする。

第4. 範囲等の見直し

- 1 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 本通知適用後において、経済状況の変化又は新たに適用された届出運賃による経営状況、当該地域の市場動向等を踏まえ、原則として2年毎、最初にあつては1年後、基準となる運賃・料金の額及び第1. で定める上限及び下限の率、第3. の割増し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。

図表 2-(1)-⑬ 各地方運輸局の公示運賃の下限額一覧

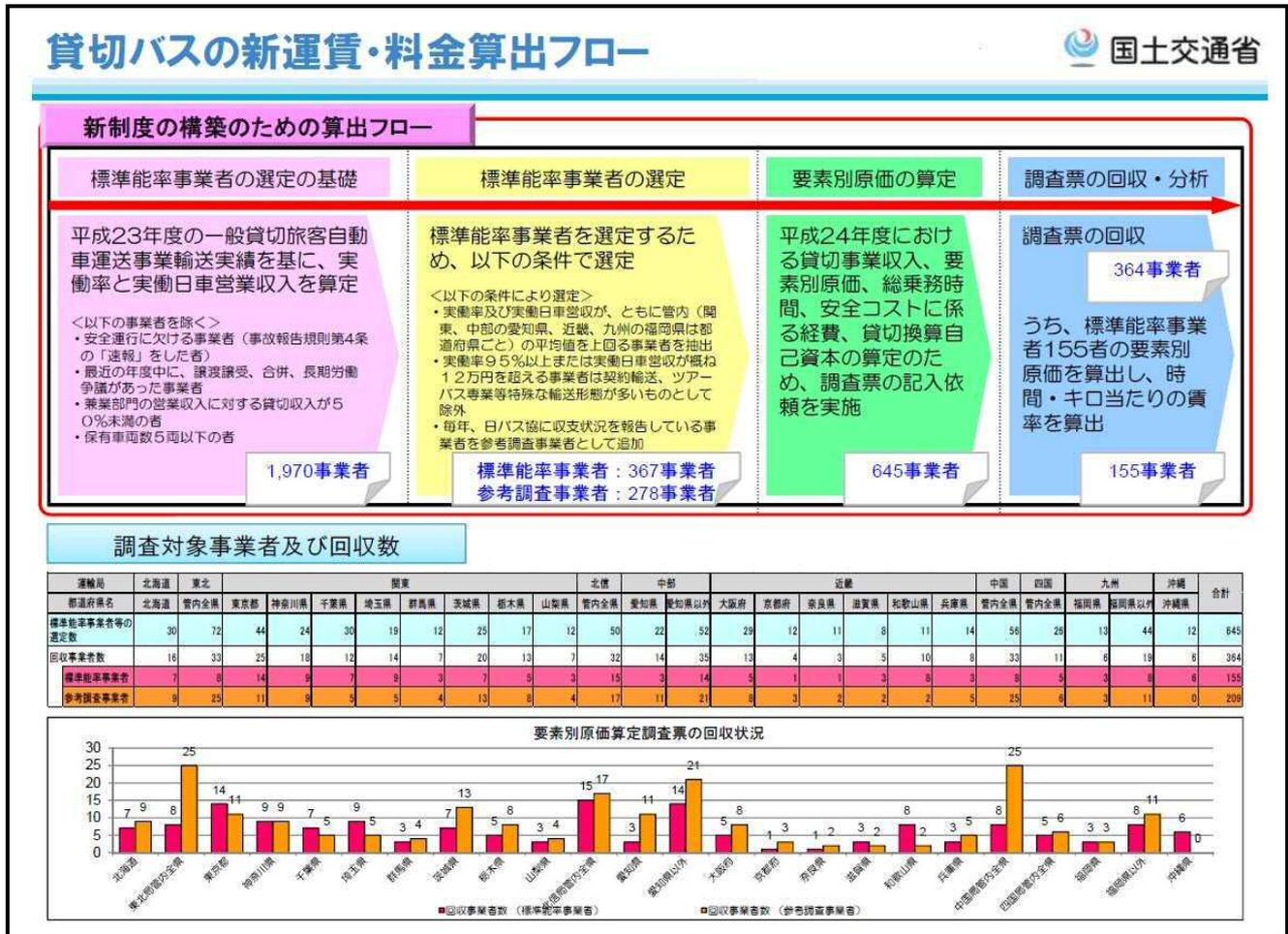
(単位：円)

区分		地方運輸局名		北海道	東北	北陸 信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄
		キロ制	大型車	120	140	120	120	110	120	150	100	100	170
運賃	キロ制 運賃	大型車	120	140	120	120	110	120	150	100	100	170	
		中型車	100	120	100	100	90	100	130	90	90	150	
		小型車	90	100	90	80	80	90	110	70	80	120	
	時間制 運賃	大型車	4,250	5,160	5,090	5,310	5,310	5,990	5,010	5,050	4,790	4,060	
		中型車	3,580	4,360	4,300	4,490	4,480	5,060	4,230	4,260	4,040	3,430	
		小型車	3,080	3,740	3,690	3,850	3,850	4,340	3,630	3,660	3,470	2,950	
料金	交替運 転者配 置料 金	キロ制 料金	10	10	20	30	20	20	30	20	10	30	
		時間制 料金	1,890	1,810	1,950	2,130	2,310	2,170	1,920	1,820	1,870	2,110	
	深夜早朝運行料金		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内										
	特殊車両割増料金		運賃の5割増以内										

(注) 1 各地方運輸局の資料に基づき、当省が作成した。

2 「キロ制運賃」及び「キロ制料金」は1km当たりの、「時間制運賃」及び「時間制料金」は1時間当たりの運賃・料金である。

図表 2-(1)-⑭ 要素別原価の調査の概要



1 項の規定に基づき、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定届出書に年間契約書を添付し、提出することとする。

なお、この場合、1 契約ごとに届け出るものとする。

2. 年間契約における一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金について

上記 1. による届出書に添付された年間契約書について、以下に掲げる事項に基づき記載されていることが確認できた場合にあっては、平成 11 年 12 月 13 日付け自旅第 129 号「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」(以下、「変更命令処理要領」という。)に基づく運賃・料金の変更命令を行うか否かについての審査の際、原価計算書等が記載された書類の提出を求めない弾力的な取り扱いを行うこととする。

(1) 年間契約における運賃料金の算出の基礎

年間契約における年間運賃額の算出については、変更命令処理要領「第 2. 2. 変更命令の審査を必要としない届出」に基づく運賃 (以下、「審査不要運賃」という。) 又は審査不要運賃の範囲外であり、変更命令を受けなかった運賃を用いて、次式により算出するものとする。

① 時間あたり運賃×〔当該貸切バス事業者の 1 日当たり走行時間 (X 時間) + 2 時間 (点呼点検時間)] = 日車時間運賃額

② キロあたり運賃×〔当該貸切バス事業者の 1 日当たり走行距離 (Y キロ)] = 日車キロ運賃額

③ (日車時間運賃額 + 日車キロ運賃額) × 365 日 × 実働率 = 年間運賃額

(注 1) 年間運賃額の算出基礎となる計算式は、年間契約書に明記されなければならない。

(注 2) 走行時間 (X 時間)、走行距離 (Y キロ) は、貸切バス事業者及び発注者たる旅行業者双方において協議した上で決定する。

(注 3) 実働率は、当該貸切バス事業者が属する運賃ブロックの平均実働率 (別添) と当該貸切バス事業者の実績実働率 (実績がない場合は合理的な見込み率による) との間の率を用いることとし、貸切バス事業者と発注者たる旅行業者双方において協議して決定する。

(2) 年間契約における稼働日数

年間契約において、実際に運行することとする稼働日数を年間契約書に明記することとし、この稼働日数については、338 日を限度として当該貸切バス事業者及び発注者たる旅行業者双方において協議した上で決定する。

この場合、稼働日数が上記 (1) の実働率を基にした実働日数と比して 1.4 倍を超える場合は、変更命令を前提として原価計算書等の書類の提出を求め審査する。

(3) 年間契約の算出基礎を超える場合の取り扱い

旅行業者からの要請により、年間契約の算出基礎となる走行時間 (X 時間) 及び走行距離 (Y キロ) を超えた場合の運行については、1 日ごとに時間運賃、キロ運賃を基に別途精算を行うこととし、この旨を年間契約書に明記しなければならない。

3. 運送引受書への記載

運賃の記載欄には、「年間契約による。」と記載し、時間及び距離が超過する場合は、備考欄に精算運賃を記載することとする。

4. 旅行者以外と締結する年間契約の取り扱い

一般貸切旅客自動車運送事業者が、地方自治体、教育委員会、企業等と締結する年間契約に係る運賃・料金の届出においても、上記1. から3. に合致するものについては弾力的な取り扱いを行うこととする。

なお、学校教育法による学校への通学又は通園等の運送に限り、上記2. (1) ③の「365日」について、契約上の年間の運行日数（原則170日から365日の間の日数）を用いることができることとする。

附則

- 1 本処理要領は、平成26年4月1日より施行する。

附則（平成28年7月1日 国自旅第80号）

- 1 本処理要領は、平成28年7月1日以降に届け出るものから適用する。

別添

各運賃ブロックの平均実働率

運賃ブロック	平均実働率
北海道運輸局	71.43%
東北運輸局	58.10%
関東運輸局	67.58%
北陸信越運輸局	58.33%
中部運輸局	66.45%
近畿運輸局	59.96%
中国運輸局	59.43%
四国運輸局	54.04%
九州運輸局	62.85%
沖縄総合事務局	62.78%

(注) 1 下線は当省が付した。

2 下線部は、「「一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて」（平成26年3月31日付け国自旅第628号）の一部改正について」（平成28年7月1日付け国自旅第80号国土交通省自動車局旅客課長通知）により改正された箇所である。

図表 2-(1)-⑯ 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）

（従業員に対する指導監督）

第 38 条 旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車の運転者に対し、国土交通大臣が告示で定めるところにより、主として運行する路線又は営業区域の状態及びこれに対処することができる運転技術並びに法令に定める自動車の運転に関する事項について適切な指導監督をしなければならない。この場合においては、その日時、場所及び内容並びに指導監督を行った者及び受けた者を記録し、かつ、その記録を営業所において 3 年間保存しなければならない。

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、国土交通大臣が告示で定める適性診断であって第 41 条の 2 及び第 41 条の 3 の規定により国土交通大臣の認定を受けたもの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こした者
- 二 運転者として新たに雇い入れた者
- 三 乗務しようとする事業用自動車について当該旅客自動車運送事業者における乗務の経験を有しない者
- 四 高齢者（65 才以上の者をいう。）

3～5 （略）

図表 2-(1)-⑰ 運輸規則第 38 条第 1 項及び第 2 項の規定に基づき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）

第二章 特定の運転者に対する特別な指導の指針

旅客自動車運送事業者は、運輸規則第 38 条第 2 項の規定に基づき、第一章の一般的な指導及び監督に加え、1 に掲げる目的を達成するため、2 の各号に掲げる事業用自動車の運転者に対し、それぞれ当該各号に掲げる内容について、3 に掲げる事項に配慮しつつ指導を実施し、運輸規則第 37 条第 1 項に基づき、指導を実施した年月日及び指導の具体的内容を乗務員台帳に記載するか、又は、指導を実施した年月日を乗務員台帳に記載したうえで指導の具体的内容を記録した書面を乗務員台帳に添付するものとする。また、4 の各号に掲げる運転者に対し、当該各号に掲げる方法により適性診断を受診させ、受診年月日及び適性診断の結果を記録した書面を同項に基づき乗務員台帳に添付するものとする。さらに、5 に掲げる事項により、運転者として新たに雇い入れた者に対し、雇い入れる前の事故歴を把握した上で、必要に応じ、特別な指導を行い、適性診断を受けさせるものとする。

1～3 （略）

4 適性診断の受診

(1) 事故惹起運転者

当該交通事故を引き起こした後再度事業用自動車に乗務する前に次に掲げる事故惹起運転者の区分ごとにそれぞれ特定診断Ⅰ（①に掲げる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いう。）又は特定診断Ⅱ（②に掲げる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いう。）を受診させる。ただし、やむを得ない事情がある場合には、乗務を開始した後1か月以内に受診させる。

① 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがない者及び軽傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の3年間に交通事故を引き起こしたことがある者

② 死者又は重傷者を生じた交通事故を引き起こし、かつ、当該事故前の1年間に交通事故を引き起こしたことがある者

(2) 運転者として新たに雇い入れた者であつて雇い入れの日前3年間に初任診断（初任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いう。）を受診したことがない者（個人タクシー事業者を除く。）

当該旅客自動車運送事業者において事業用自動車の運転者として選任する前に初任診断を受診させる。

(3) 高齢運転者

適齢診断（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いう。）を65才に達した日以後1年以内（65才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、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、75才に達した日以後1年以内（75才以上の者を新たに運転者として選任した場合は、選任の日から1年以内）に1回受診させ、その後1年以内ごとに1回受診させる。ただし、個人タクシー事業者にあつては、当該事業の許可に付された期限の更新の日において65才以上である場合に、当該期限の更新の申請の前に受診するものとする。

5 (略)

(注) 下線は当省が付した。

図表 2-(1)-⑩ 運行管理者の選任が不適切となっている事例

① 唯一の運行管理者が運転者も兼務し、運転業務を行っており、法令違反となっている事例（2事業者）

事例の概要	理由
<p>運行管理者が急死したため、運転業務に従事している者を唯一の運行管理者として選任した。他に運行管理者資格を持つ者がおらず、運転者も不足しているなどの事情から、運行管理者選任後も運転業務にも従事させ、調査時点において1年以上にわたって運行管理業務を兼務している状況にある。</p>	<p>現社長が運行管理者資格を取得して、運行管理者を2人体制にしたいと考えているが、業務多忙により、資格が取得できていない。</p>
<p>営業所で唯一の運行管理者の4月1日から28日までの勤務状況を確認したところ、2日間（平成28年4月4日、17日）について運転業務に従事している時間帯があった。</p>	<p>当日の運行数と比較して運転者数が不足している場合、運行管理者が運転業務に従事する場合があるが、i) 本社にも運行管理者2人が選任されており、営業所の運行管理者が運転業務中は本社の運行管理者が営業所の運行管理業務も兼ねていること、ii) 点呼業務については営業所で選任されている運行管理者補助者が行っていることから、管理上の支障はない。</p>

② 本社において役員かつ運転者となっている者が、直線距離で1,000km以上離れた営業所において、唯一の運行管理者として選任されており、運行管理体制が不十分となっているおそれがある事例（1事業者）

事例の概要	理由
<p>本社から直線距離で1,000km以上離れたA営業所に本社役員を当該営業所唯一の運行管理者として選任している。</p> <p>役員は、頻繁にA営業所に出向き勤務していると説明しているものの、繁忙時には本社営業所でバス運行を担当することもあるなど、A営業所に運行管理者が不在となることがあり、運行管理体制は不十分なおそれがある。</p>	<p>A営業所開設時点では、A営業所所属の社員に運行管理者の有資格者がいなかったため、本社役員を運行管理者として選任した。当社では、インターネット接続による運行管理システムを導入し、本社にいる時であっても、全ての所属バスの位置及び動態（急ハンドル、急ブレーキなど）をした場合のアラーム表示などがリアルタイムで把握できるような対応がとれている。</p> <p>また、今後については、A営業所の社員が運行管理者資格を取得したため、その者を選任する予定。</p>

（注）当省の調査結果による。

図表 2-(1)-⑱ 運行管理者講習を受講すべき期間内に受講していない事例

① 選任後の基礎講習を受講していない事例

運行管理者	選任日	受講期限	実際の受講日	遅れ（日）
A社	平成 25 年 2 月 19 日	平成 25 年 3 月 31 日	平成 28 年 6 月 30 日	1,187
B社	平成 16 年 4 月 1 日	平成 17 年 3 月 31 日	平成 19 年 7 月 25 日	846
C社	平成 23 年 12 月 1 日	平成 24 年 3 月 31 日	平成 24 年 8 月 3 日	125
D社①	平成 27 年 6 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	平成 28 年 8 月 3 日	125
D社②	平成 27 年 6 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	平成 28 年 8 月 25 日	147
E社	平成 27 年 12 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	平成 28 年 6 月 24 日	85
F社①	平成 17 年 7 月 1 日	平成 18 年 3 月 31 日	平成 18 年 11 月 17 日	231
F社②	平成 27 年 10 月 1 日	平成 28 年 3 月 31 日	未受講 (平成 28 年 9 月 15 日 現在)	168

② 前回の講習を受講した日の属する年度の翌年度の末日を経過したが受講していない事例

運行管理者	前回の受講日	受講期限	実際の受講日	遅れ（日）
G社	平成 26 年 2 月 25 日	平成 28 年 3 月 31 日	未受講 (平成 28 年 10 月 17 日現在)	200
H社	平成 24 年 2 月 14 日	平成 26 年 3 月 31 日	平成 26 年 9 月 17 日	170
I社	平成 22 年 10 月 26 日	平成 25 年 3 月 31 日	平成 27 年 3 月 3 日	702
J社	平成 23 年 7 月 12 日	平成 26 年 3 月 31 日	平成 26 年 7 月 16 日	107
F社①	平成 18 年 11 月 17 日	平成 20 年 3 月 31 日	平成 26 年 9 月 19 日	2,363

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉔ 運送引受書の記載事項ごとの記載漏れ件数

(単位：事業者、件)

記載事項	記載漏れ事業者数	記載漏れ件数
① 事業者の名称	2	2
② 運行の開始及び終了の地点及び日時	17	112
③ 運行の経路並びに主な経由地における発車及び到着の日時	22	107
④ 旅客が乗車する区間	9	68
⑤ 乗務員の休憩地点及び休憩時間	34	210
⑥ 乗務員の運転又は業務の交替の地点	8	16
⑦ 運賃及び料金の額	5	16
⑧ 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先	14	62
⑨ 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先	15	99
⑩ 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称	0	0
⑪ 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法第4条第1項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域	10	66
⑫ 当該運送に係る事業用自動車の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程	13	88
⑬ 事業用自動車の配車の地点及び日時	8	23
⑭ 当該運送の申込みに係る乗車人員	25	117
⑮ 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数	2	3
⑯ 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法	28	202
⑰ 交替運転者を配置しない場合には、その理由	33	240
⑱ 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間	19	130
⑲ 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間	16	98
⑳ 締結されている損害賠償保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要	3	26
㉑ 事業用自動車の車掌の乗務の有無	11	64
合計	294 (実数 53)	1,749

(注) 1 当省の調査結果による。

2 72 貸切バス事業者の計 782 件の運送引受書について、運輸規則第7条の2（①～⑦の事項）及び運送引受書記載事項告示に基づく事項（⑧～㉑の事項）の記載状況を確認した。

3 「⑤乗務員の休憩地点及び休憩時間」及び「⑥乗務員の運転又は業務の交替の地点」については、それぞれ休憩時間及び乗務員の運転の交替がある運行にもかかわらず記載していないものを計上した。

図表 2-(1)-㉑ 改善基準告示違反の事業者及び運転者一覧

		1日の拘束 時間 16 時間超	1日の拘束時間 15 時間超が 1 週間当たり 2 回超	1 週間当たり の拘束時間 71.5 時間超	連続 運転時間 4 時間超	2 日平均の 運転時間 1 日当たり 9 時間超
事業者	運転者					
No. 1	1-1	×	×	×	○	×
	1-2	×	×	×	×	×
No. 2	2-1	○	×	×	×	×
	2-2	×	×	×	×	×
No. 3	3-1	○	×	×	×	×
	3-2	×	×	×	×	×
No. 4	4-1	○	×	×	×	×
	4-2	○	×	×	×	×
No. 5	5-1	×	×	○	×	×
	5-2	○	×	×	×	×
No. 6	6-1	×	×	×	○	×
	6-2	×	×	×	×	×
	6-3	×	×	×	○	×
No. 7	7-1	○	×	×	×	×
	7-2	○	○	○	×	×
	7-3	×	×	×	×	×
No. 8	8-1	○	×	×	×	×
	8-2	×	×	×	×	×
No. 9	9-1	○	○	×	×	×
	9-2	○	×	×	×	×
No. 10	10-1	○	×	×	×	○
	10-2	○	×	×	×	○
No. 11	11-1	○	○	×	×	○
	11-2	×	×	×	×	×
No. 12	12-1	○	×	×	×	×
	12-2	×	×	○	×	×
No. 13	13-1	×	×	○	×	×
	13-2	○	○	×	×	×
No. 14	14-1	○	×	×	×	×
	14-2	○	○	×	×	×
No. 15	15-1	×	×	×	×	×
	15-2	×	×	×	×	×
	15-3	×	×	×	○	×
No. 16	16-1	×	×	×	○	×
	16-2	×	×	×	○	×
No. 17	17-1	○	○	○	×	×
	17-2	×	○	×	×	×
No. 18	18-1	○	×	×	×	×
	18-2	○	×	×	×	×

		1日の拘束 時間 16 時間超	1日の拘束時間 15 時間超が 1 週間当たり 2 回超	1 週間当たり の拘束時間 71.5 時間超	連続 運転時間 4 時間超	2 日平均の 運転時間 1 日当たり 9 時間超
事業者	運転者					
No. 19	19-1	×	×	×	○	×
	19-2	×	×	×	○	×
	19-3	×	×	×	○	×
No. 20	20-1	×	×	×	○	×
	20-2	×	×	×	×	×
No. 21	21-1	○	×	×	×	×
	21-2	×	×	×	×	×
No. 22	22-1	×	×	×	×	×
	22-2	○	×	×	×	×
No. 23	23-1	○	×	×	×	×
	23-2	×	×	×	×	×
No. 24	24-1	○	○	×	×	×
	24-2	×	×	×	×	×
No. 25	25-1	○	×	×	×	×
No. 26	26-1	○	×	×	×	×
	26-2	○	×	×	×	×
No. 27	27-1	×	×	×	○	×
	27-2	×	×	×	○	×
No. 28	28-1	○	×	×	○	×
	28-2	○	×	×	○	×
No. 29	29-1	×	×	×	×	×
	29-2	○	×	×	×	×
No. 30	30-1	○	×	×	×	×
	30-2	×	×	×	×	×
No. 31	31-1	×	×	×	○	○
	31-2	×	×	×	×	×
No. 32	32-1	×	×	×	○	×
	32-2	○	×	×	×	×
計		32 人	8 人	5 人	16 人	4 人

(注) 1 当省の調査結果による。
2 「○」は該当があることを示す。

図表 2-(1)-㉒ 改善基準告示違反がみられた事例のうち超過時間が最大のもの

1 一日の拘束時間が16時間超過
平成28年4月26日の4時30分にA県の車庫を出発してからB県に向かい、23時20分に宿泊先のホテルに帰着する行程において、1日の拘束時間が18時間50分と改善基準告示を2時間50分超過しているもの
2 1週間当たりの拘束時間が71.5時間超過
平成28年4月1日から4月30日までの1か月のうち、4週間で平均した1週間当たりの拘束時間が75時間54分と改善基準告示を4時間24分超過しているもの
3 連続運転時間が4時間超過
平成28年4月27日の16時10分にC港を出発し、D駅に向かった後、23時30分に車庫に帰着する行程において、連続運転時間が7時間10分と改善基準告示を3時間10分超過しているもの

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉓ 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
538 (100)	238 (44.2)	246 (45.7)	26 (4.8)	16 (3.0)	3 (0.6)	5 (0.9)	4
			50 (9.3)				(0.7)

(注) 1 当省のアンケート調査結果による。

2 ()内は、構成比であり、小数第2位を四捨五入しているため、合計が100にならない。

3 1日の拘束時間16時間超は、改善基準告示違反である。

図表 2-(1)-㉔ 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
538 (100)	188 (34.9)	299 (55.6)	29 (5.4)	12 (2.2)	10
			41 (7.6)		(1.9)

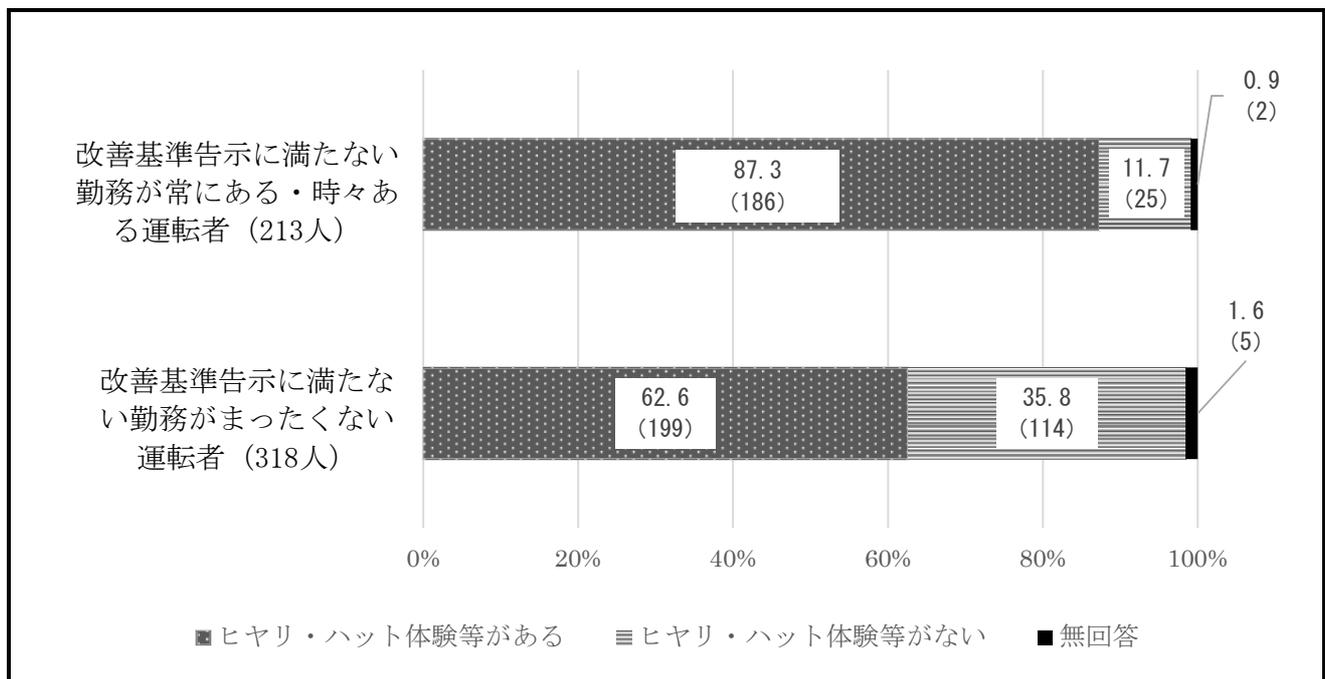
(注) 1 当省のアンケート調査結果による。

2 ()内は、構成比である。

3 連続運転時間4時間超は、改善基準告示違反である。

図表 2-(1)-㉔ 改善基準告示の基準を満たさない勤務の頻度別のヒヤリ・ハット体験等の有無の分析

(単位：％、人)



- (注) 1 当省のアンケート調査結果による。
 2 構成比は、小数第2位を四捨五入しているため、合計が100にならないことがある。
 3 「ヒヤリ・ハット体験等」とは、運転中の睡魔及びヒヤリ・ハット体験のことである。

図表 2-(1)-㉕ 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	常にある	時々ある	ない	無回答
① 改善基準告示に違反するような旅程を提示される	2,692	48 (1.8)	1,004 (37.3)	1,595	45 (1.7)
	(100)	1,052 (39.1)		(59.2)	
② 目的地間の移動時間が極端に短く設定される	2,692	57 (2.1)	1,036 (38.5)	1,553	46 (1.7)
	(100)	1,093 (40.6)		(57.7)	
③ 利用者の集客時間や利用者の乗降車の時間等が考慮されていない	2,692	107 (4.0)	1,091 (40.5)	1,446	48 (1.8)
	(100)	1,198 (44.5)		(53.7)	

- (注) 1 当省のアンケート調査結果による。
 2 () 内は、構成比である。

図表 2-(1)-㉓ 交替運転者の配置が必要な運行において配置していない貸切バス事業者数等

(単位：事業者、件)

事項	事業者数	運行件数
1 改善基準告示の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの	9	21
① 1日の拘束時間が16時間超過	7	11
② 連続運転時間が4時間超過	4	9
③ 運転時間が2日平均で1日当たり9時間超過	1	1
2 昼間ワンマン運行の一運行の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの	10	11
① 運転時間が運行指示書上10時間超過	5	5
② 運転時間が実際の運行で10時間超過(運行指示書上は未超過)	5	6
③ 実車距離が600km超過	1	1

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「1 改善基準告示の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの」欄及び「2 昼間ワンマン運行の一運行の基準を超過する運行において交替運転者を配置していないもの」欄の事業者数は実数である。

図表 2-(1)-㉔ 運送引受書等で運送契約の内容が確認できた運行における届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合別集計結果

(単位：事業者、件)

区分	事業者数	運行件数
今回調査対象としたもの	72	793
運送引受書に基づき内容を確認できたもの	69	712
下限割れしていなかったもの	69	502
下限割れしていたもの	46 (66.7%)	210 (29.5%)
下限額に対する割合		
90%以上100%未満	42	115
80%以上90%未満	25	41
70%以上80%未満	17	28
60%以上70%未満	10	16
50%以上60%未満	4	9
40%以上50%未満	1	1
40%未満	0	0
運送引受書の記載事項が不十分等で確認できなかったもの	9	70
年間契約によるもの	6	11

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「下限割れしていたもの」欄の()内は、「運送引受書に基づき内容を確認できたもの」の事業者数又は運行件数に対する比率である。

図表 2-(1)-㉑ 届出運賃の下限額の半分以下の收受運賃となっている事例

本件運行は、総走行距離 210km、総走行時間 37 時間であった。2 日間にわたる運行であるため、点呼点検時間 2 時間は 2 日分計上する。

当該事業者の管轄地方運輸局の中型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃 (1km 当たり) は 100 円、時間制運賃 (1 時間当たり) は 4,490 円である。

よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。

$$210\text{km} \times 100 \text{円} + (37 \text{時間} + 2 \text{時間} \times 2 \text{日}) \times 4,490 \text{円} = \underline{205,090 \text{円}}$$

しかしながら、收受運賃は、100,000 円 (下限額の 48.8%) であった。

この理由について、当該事業者は、「長年にわたって相手方との間でこのような発注・受注のやり取りをしてきたことから、これまでと同程度の価格でないとして、新運賃・料金制度に変更後も以前とほぼ同程度の運賃を提示された。当社も、今後も契約関係を維持していくことを優先し、提示金額を了解して契約した。」としている。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉒ 下限割れの理由

① 運行契約を受注するため、下限を下回っていることを承知で引き受けた

- ・ 次回以降も申込みをしてほしいとの考えから相手方の提示金額をそのまま受け入れたり、話し合いにより金額を決めたりすることがある。
- ・ 他の貸切バス事業者の車両故障による急な依頼で、下限運賃を下回ることは承知していたものの、以前から付き合いがある相手事業者を助ける意味もあって、相手の提示額で引き受けた。
- ・ バス業界の体質は受け身であり、旅行業者から依頼されたら、たとえ見積額が正規な算出方法となっていなくても、受けざるを得ない。
- ・ 旅行の催行人員が大幅に定員割れしたため、旅行業者から、大型バスを利用したにもかかわらず中型バスの運賃・料金で計算してほしいと要請され、当該旅行業者は定期的にバス運行の依頼がある会社であることから、やむを得ず引き受けた。また、提示額で引き受けなければ他のバス事業者に依頼すると言われた。
- ・ 天候による変更で距離・時間が長くなったとしても、見積りの時点で提示していた運賃・料金から値上げすることに納得してもらえないことが多い。
- ・ 運賃は上昇傾向にはあるものの、新運賃・料金制度が旅行業者に浸透し、理解が得られている状況では到底なく、①過去から連綿と取引が重ねられて形成されたいわゆる「相場」や個々の旅行業者との過去からの取引の流れ(経緯等)を無視できないこと、その上で、②顧客を直接握っている強い立場の旅行業者から「廉価」(引下げ)の求めがあること、③より低廉な運賃でも引き受ける「低質な貸切バス事業者」が実在しており、これら事業者との潜在的な競合関係があることから、下限割れでも引き受けている。
- ・ 参加者が予定より減ってしまったが 1 人当たりの参加費を変えずに運行してほしいと依頼された。

<p>② 制度の理解が不十分で、誤った計算方法により算定していた</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運送引受書の作成担当者の誤解により、旅客が乗車している時間から休憩時間を除いた時間を記載した。 ・ 行き先や使用するバス等を基に、走行距離や所要時間については大雑把に計算している。 ・ 学校との契約は下限以下まで割引できると誤解していた。 ・ 運送引受書は、営業担当が作成していることから、出庫、帰庫等の時刻が異なるものが含まれ、正確ではないものがある。旅行会社等に行程を電話確認することもあるが、行程表に帰庫時刻等の記載がないものは、予測による運賃計算を行っているものがある。 ・ システムに入力して算出しているの以下限を下回った理由は分からない。 ・ 点呼点検時間 2 時間を計上することを知らなかった。
<p>③ 長年の付き合いがある申込者で、新運賃・料金制度以降後も従来の運賃で引き受けた</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該契約の相手方は、当社にとって長い間の顧客であり、平成 26 年 4 月の運賃計算制度改正後においても従前の方法により運賃を算出している。 ・ 長年にわたって当該相手方と発注・受注のやりとりをしてきたことから、これまでと同程度の価格でないと契約は難しい。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-③ 乗務記録等に基づいて推計した届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合別集計結果

(単位：事業者、件)

区分		事業者数	運行件数
運送引受書の記載事項が不十分等で確認できなかったもの		9	70
乗務記録等に基づいて下限額を推計できたもの		8	53
下限割れしていなかったもの		5	15
下限割れだった可能性があるもの		7	38
下限額に対する割合	90%以上 100%未満	5	16
	80%以上 90%未満	4	8
	70%以上 80%未満	4	7
	60%以上 70%未満	1	3
	50%以上 60%未満	1	1
	40%以上 50%未満	2	2
	40%未満	1	1
下限額の推計が困難なもの		3	17

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉔ 乗務記録等に基づいて推計した届出運賃の下限額の半分以下の收受運賃となっている事例

番号	概要			
1	<p>当該事業者は、「運送引受書のシステムが算出した総走行距離及び総走行時間を基に、届出運賃の下限額で運賃を計算した。」としているが、回送距離が含まれていなかったため、実態からかい離している。</p> <p>乗務記録に基づく、本件運行は、総走行距離 140km、総走行時間 12 時間であった。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）90 円、時間制運賃（1 時間当たり）4,340 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> $140\text{km} \times 90 \text{円} + (12 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = \underline{73,360 \text{円}}$ <p>しかしながら、收受運賃は <u>28,704 円 (39.1%)</u> であった。</p>			
2	<p>葬儀に関する運行について、「A市〇〇円」、「B市〇〇円」など、あらかじめエリア別に 1 運行当たりの運賃・料金を定めており、時間・キロ併用制運賃方式を採用していない。</p> <p>運送引受書の総走行距離及び総走行時間欄は記載されていなかったため、乗務記録に基づく、本件運行は、総走行距離 80km、総走行時間 5 時間であり、交替運転者が配置されていた。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）90 円、時間制運賃（1 時間当たり）4,340 円であり、交替運転者配置料金下限額は、キロ制運賃 20 円、時間制運賃 2,170 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 60%; vertical-align: top;"> <p>運賃</p> $80\text{km} \times 90 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 37,580 \text{円}$ <p>交替運転者配置料金</p> $80\text{km} \times 20 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 2,170 \text{円} = 16,790 \text{円}$ </td> <td style="width: 5%; text-align: center; vertical-align: middle;">}</td> <td style="width: 35%; vertical-align: middle;">計 <u>54,370 円</u></td> </tr> </table> <p>しかしながら、收受運賃は、<u>24,400 円 (44.9%)</u> であった。</p> <p>この理由について、当該事業者は、①葬祭業者から発注される運行について、葬祭業者は葬儀に係る費用をパック料金として利用者に提示しており、バスの利用料金についても、1 運行当たりいくらという分かりやすい料金設定が求められる、②葬儀の準備はスピード感が求められるので、運行の都度、走行距離及び走行時間を調べ運賃・料金を算出することは手続が非常に煩雑であり、実態にそぐわないためであるとしている。</p>	<p>運賃</p> $80\text{km} \times 90 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 37,580 \text{円}$ <p>交替運転者配置料金</p> $80\text{km} \times 20 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 2,170 \text{円} = 16,790 \text{円}$	}	計 <u>54,370 円</u>
<p>運賃</p> $80\text{km} \times 90 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,340 \text{円} = 37,580 \text{円}$ <p>交替運転者配置料金</p> $80\text{km} \times 20 \text{円} + (5 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 2,170 \text{円} = 16,790 \text{円}$	}	計 <u>54,370 円</u>		
3	<p>当該事業者は、「運送引受書のシステムが算出した総走行距離及び総走行時間を基に、届出運賃の下限額で運賃を計算した。」としているが、回送距離が含まれていなかったため、実態からかい離している。</p>			

番号	概要
	<p>乗務記録に基づくと、本件運行は、総走行距離 210km、総走行時間 12 時間であった。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の大型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）150 円、時間制運賃（1 時間当たり）5,010 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p style="text-align: center;">$210\text{km} \times 150 \text{円} + (12 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 5,010 \text{円} = \underline{101,640 \text{円}}$</p> <p>しかしながら、收受運賃は <u>50,000 円（49.2%）</u> であった。</p> <p>当該事業者は、「運送引受書に下限運賃を記載して、相手方に送付している。しかしながら、精算時に相手方から運賃一覧を送付され、当社が提示した運賃金額と異なった金額が提示される。当社は、相手方の提示した運賃一覧を基に請求している。下限運賃を下回るものの、以前に比べて少しずつ運賃は上がってきている状況である。」と説明している。</p>

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉓ 休憩時間を含んだ総走行時間で計算した届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合別集計結果

(単位：事業者、件)

区分		事業者数	運行件数
休憩時間を総走行時間から除いて計算しているもの		6	28
下限割れしていなかったもの		1	7
下限割れだった可能性があるもの		6	21
下 限 額 に 対 する 割 合	90%以上 100%未満	5	12
	80%以上 90%未満	4	4
	70%以上 80%未満	4	4
	60%以上 70%未満	1	1

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉔ 休憩時間を含んだ総走行時間で計算すると下限割れだった可能性がある事例

番号	概要
1	<p>送迎の間に生じた6時間25分の空き時間を休憩期間として取り扱い、時間制運賃の走行時間から除外している例がみられる。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の小型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）90 円、時間制運賃（1 時間当たり）3,080 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p>① 休憩時間を休憩期間として扱い、時間制運賃の総走行時間から除外する場合 $130\text{km} \times 90 \text{円} + (4 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 3,080 \text{円} = 30,180 \text{円}$</p> <p>② 休憩時間を時間制運賃の総走行時間から除外しない場合 $130\text{km} \times 90 \text{円} + (11 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 3,080 \text{円} = 51,740 \text{円}$</p> <p>実際の收受運賃は、34,260 円であったため、②に基づくと、下限額の 66.2%となる。</p> <p>当該事業者は、利用者との取決めにより、目的地で待機指示がない場合には、当該時間を運転者の休憩期間として取り扱い、運転者の完全な自由時間としているため、時間制運賃を收受していないとしている。</p> <p>分割可能な休憩期間の下限の時間（4 時間）を上回っているが、休憩期間に該当するかどうか（前後に当該期間と合計して 10 時間以上となる休憩期間があるか）が不明である。</p>
2	<p>5 時間の客待ちの待機時間を時間制運賃の走行時間から除外している例がみられる。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の大型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）140 円、時間制運賃（1 時間当たり）5,160 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p>① 休憩時間を休憩期間として扱い、時間制運賃の総走行時間から除外する場合 $(120\text{km} \times 140 \text{円} + (3 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 5,160 \text{円}) \times 2 \text{台} = 85,200 \text{円}$</p> <p>② 休憩時間を時間制運賃の総走行時間から除外しない場合 $(120\text{km} \times 140 \text{円} + (8 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 5,160 \text{円}) \times 2 \text{台} = 136,800 \text{円}$</p> <p>実際の收受運賃は、96,000 円であったため、②に基づくと、下限額の 70.2%となる。</p>
3	<p>送迎の間に生じた2時間35分の空き時間を休憩期間として取り扱い、時間制運賃の走行時間から除外している例がみられる。</p> <p>当該事業者の管轄地方運輸局の大型車の公示運賃下限額は、キロ制運賃（1km 当たり）120 円、時間制運賃（1 時間当たり）4,250 円である。</p> <p>よって、届出運賃下限額の計算式は、次のとおりとなる。</p> <p>① 休憩時間を休憩期間として扱い、時間制運賃の総走行時間から除外する場合 $110\text{km} \times 120 \text{円} + (4 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,250 \text{円} = 38,700 \text{円}$</p> <p>② 休憩時間を時間制運賃の総走行時間から除外しない場合 $110\text{km} \times 120 \text{円} + (7 \text{時間} + 2 \text{時間}) \times 4,250 \text{円} = 51,450 \text{円}$</p> <p>実際の收受運賃は、40,741 円であったため、②に基づくと、下限額の 79.2%となる。</p> <p>分割可能な休憩期間の下限の時間である 4 時間を下回ることから、①の計算は不適切である。</p>

図表 2-(1)-㉔ 一般貸切旅客自動車運送事業の運行における到着地等の待機に係る運賃及び料金の取扱いについて（平成 28 年 7 月 1 日付け国土交通省自動車局旅客課長事務連絡）
（抜粋）

一般貸切旅客自動車運送事業の新たな運賃・料金制度が適用されている現下、主に日帰り運送において、到着地で長時間の待機を行う場合、待機時間に係る時間制運賃の収受については、「運転者が、車内、運転者控え室等で待機している場合は拘束時間として時間運賃を収受すべき。休憩時間としている場合は、時間制運賃を収受できない。」と解釈を示してきたところであるが、解釈が曖昧であるという指摘がなされているため、下記のとおり、改めて解釈を示すこととする。

なお、この取り扱いについては、本通知日以降に契約する運送から適用することとする。

また、本件については、公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

<到着地で長時間の待機を行う場合の待機時間に係る時間制運賃の収受について>

貸切バスの新たな運賃・料金制度は安全コストを反映した運賃としているため、待機した時間は時間制運賃を収受する。ただし、改善基準告示（※）でいう休息期間を与えた場合には、当該時間は走行時間から除くことが出来る。なお、フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間については、休息期間の適用に関わらず、8 時間を上限として時間制運賃を収受すること。

※「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）

【参考】

（略）

○ バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント（厚生労働省労働基準局資料抜粋）

拘束時間とは、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（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

休息期間とは、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います。

※休息期間分割の特例…業務の必要上、勤務の終了後継続した 8 時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として 2 週間から 4 週間程度）における全勤務回数の 2 分の 1 の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。この場合、分割された休息期間は、1 日において 1 回当たり継続 4 時間以上、合計 10 時間以上でなければなりません。

（略）

図表 2-(1)-㉔ 年間契約の内容を運輸局に届け出していない事例

事例の概要	理由
当省の調査において、運送引受書入手したところ、そのうち1件について、年間契約に基づくものであるが、地方運輸局に対して当該年間契約書を届け出していないことが判明した。	当該契約書については、地方運輸局に届け出ているものと思っていたが、改めて確認したところ、届出がされていなかったことが判明したため、契約相手方の旅行業者と相談の上、早急に地方運輸局に届け出ることとした。
当省の調査において、車庫と配車（降車）場所との間の回送時間が運賃計算に含まれていなかったことにより、届出運賃の下限を下回っている事例があり、当該貸切バス事業者はこれについて年間契約であると説明したものの、年間契約の契約書の作成及び地方運輸局への届出は行っていないとしている。	制度の理解が不十分だったため。旅行申込者との間での料金改定の協議が整い次第、届出を行いたい。

(注) 当省の調査結果による。

図表 2-(1)-㉕ 取引依存度の高い旅行業者との運行における下限割れ事例

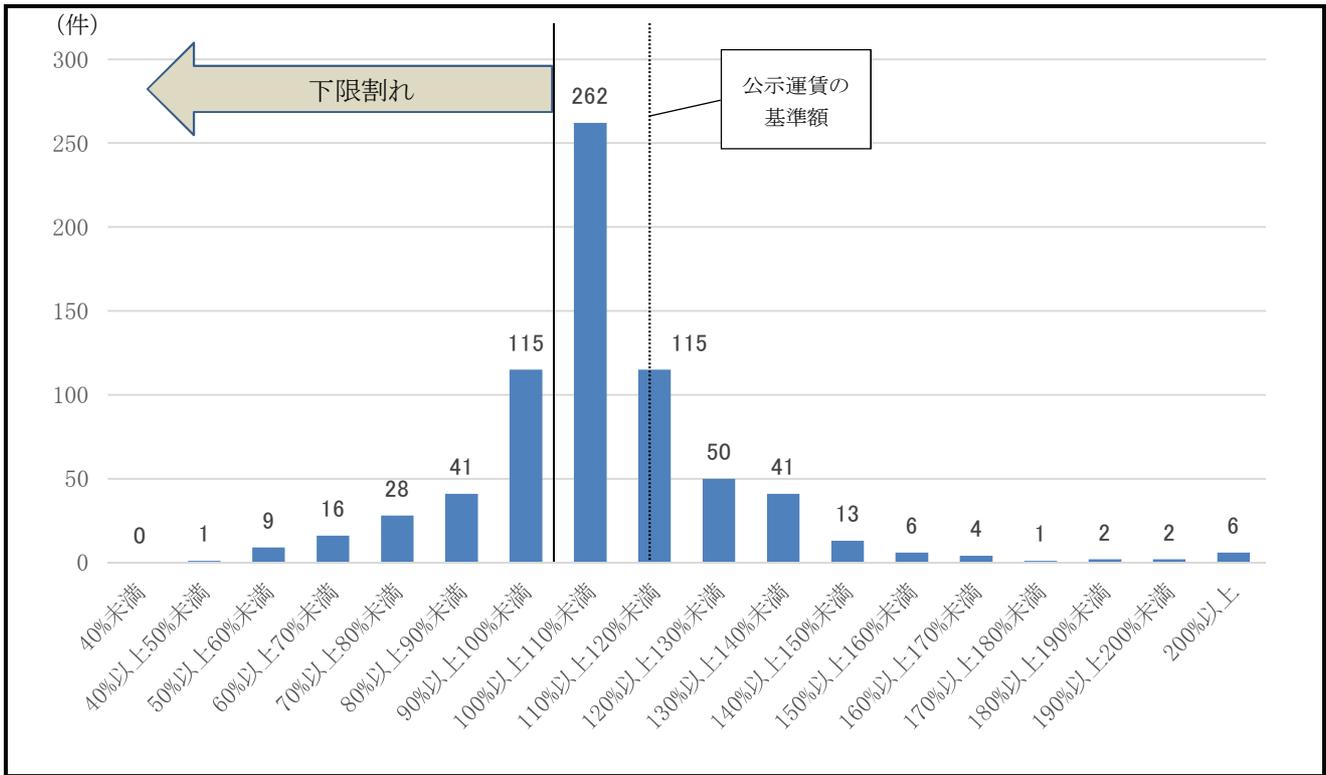
(単位：件)

区分		運行件数
当該旅行業者との契約件数		107
下限割れしていなかったもの		25
下限割れしていたもの		82 (76.6%)
下限額に対する割合	90%以上 100%未満	36
	80%以上 90%未満	20
	70%以上 80%未満	11
	60%以上 70%未満	10
	50%以上 60%未満	2
	40%以上 50%未満	3
	40%未満	0

(注) 1 当省の調査結果による。

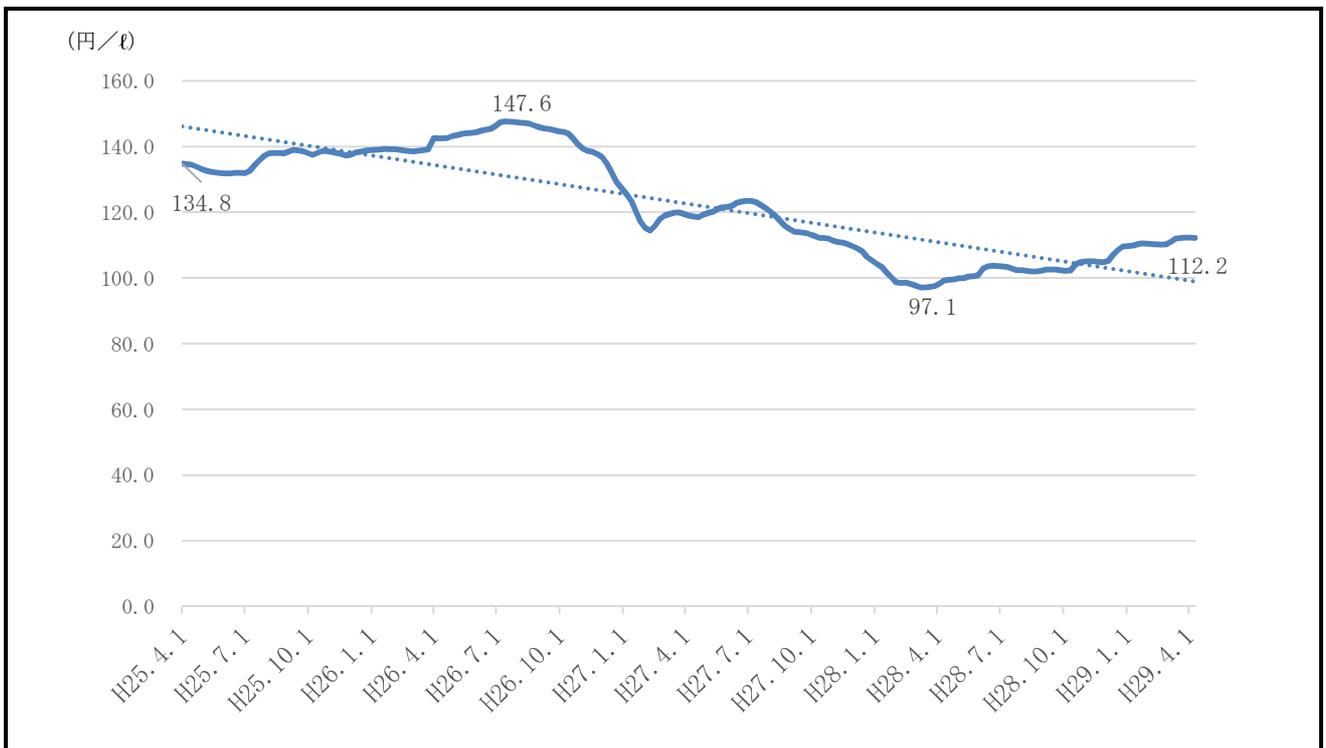
2 「下限割れしていたもの」欄の()内は、「当該旅行業者との契約件数」に対する比率である。

図表 2-(1)-㉔ 運送引受書等で運送契約の内容が確認できた運行における届出運賃の下限額に対する收受運賃の割合の分布



(注) 1 当省の調査結果による。
 2 「公示運賃の基準額」は、下限額は基準額に10%を乗じて10円単位に四捨五入した額であることから、下限額に対し約111%と推計したものである。

図表 2-(1)-㉕ 平成25年度以降の軽油小売価格の推移



(注) 資源エネルギー庁の資料（「石油製品価格調査」）に基づき、当省が作成した。

図表 2-(1)-④ 適性診断の実施が遅れていた事例

① 初任者に対する適性診断を運転者としての選任日前に実施していないもの

(単位：事業者、人)

区分		事業者数	運転者数
調査対象事業者のうち、平成 27 年 4 月以降に採用された運転者がいるもの		17	78
運転者としての選任日前に実施していない事例		10	28
実施までの日数	選任から適性診断		
	10 日未満	4	5
	10 日以上 20 日未満	4	5
	20 日以上 30 日未満	3	3
	30 日以上 180 日未満	5	10
	180 日以上 360 日未満	1	1
	360 日以上	2	4

② 適齢診断が、65 歳になった日から 1 年以内に行われていないもの

(単位：事業者、人)

区分		事業者数	運転者数
調査対象事業者のうち、高齢運転者がいるもの		14	73
適齢診断が 65 歳になった日から 1 年以内に行われていないもの		4	5
遅れた日数	10 日	1	1
	41 日	1	1
	234 日	1	1
	659 日	1	1
	750 日	1	1

(注) 1 当省の調査結果による。

2 選任日の記録がなかった運転者については、事業者の説明に基づき推定した選任日からの日数で計算した。

図表 2-(1)-④ その他の法令違反事業者数

(単位：事業者)

No.	法令違反事項	違反事業者数
1	自動車事故記録の記載不備	20 (27.8%)
2	運転者に対する乗務途中点呼を実施せず、点呼記録の記載不備	14 (19.4%)
3	運転者の乗務記録の記載不備	31 (43.1%)
4	運行指示書の記載不備	40 (55.6%)
5	乗務員台帳を作成せず、記載不備	33 (45.8%)
6	健康診断の実施遅れ、必要項目を受診させていない等	11 (15.3%)
計		56 (77.8%) <延べ 149>

(注) 1 当省の調査結果による。

2 「自動車事故記録の記載不備」とは、運輸規則第 26 条の 2 に基づく記録の記載不備がみられたものである。

3 「運転者に対する乗務途中点呼を実施せず、点呼記録の記載不備」とは、運輸規則第 24 条に基づく点呼を実施していない又はその記録に記載不備がみられたものである。

4 「運転者の乗務記録の記載不備」とは、運輸規則第 25 条に基づく記録に記載不備がみられたものである。

5 「運行指示書の記載不備」とは、運輸規則第 28 条の 2 に基づく運行指示書に記載不備がみられたものである。

6 「乗務員台帳を作成せず、記載不備」とは、運輸規則第 37 条に基づく一部の乗務員の乗務員台帳を作成していない又は記載不備がみられたものである。

7 「健康診断の実施遅れ、必要項目を受診させていない等」とは、労働安全衛生法（昭和 47 年法律第 57 号）第 66 条に基づく健康診断を行うべき時期までに運転者を受診させていない、必要項目を受診させていない又は特定業務従事者（深夜業を営む業務に常時従事する者等）への健康診断（6 か月以内ごとに 1 回）を受診させていないものである。

8 () 内は、調査対象貸切バス事業者数（72 事業者）に占める割合である。