

高速ツアーバス問題への対応策について（案）

2012年6月5日

国土交通部門・厚生労働部門合同会議

4月29日に群馬県藤岡市の関越自動車道で起きた「高速ツアーバス」による死傷事故は、旅行業者が貸切バス事業者を使って「高速乗合バス」の類似行為を行うことに伴う問題点を明らかにした。事故の直接的原因は捜査中であるが、余りに不適切な労務管理や運行管理の実態が明らかになっており、その背景には「ゆきすぎた規制緩和」の弊害があるとも指摘されている。

（参考）バス事業の規制緩和は、政府の行政改革委員会が平成8年に橋本首相に対して提出した意見書の中で「規制緩和を行うと労働条件にしわよせが生じたり、安全が確保できなくなるというが、この考え方は、短絡的であり、一般の社会では理解されにくい」「安全性の確保は、経営の根幹をなすものであり…技術的な安全規制によりチェックを十分に行うことで確保は可能」「競争がある場合と無い場合とを比べれば、事業者は競争がある場合のほうが安全に力を傾注する」等と述べられている考え方で推進され、貸切バスについては平成12年、乗合バスについては平成14年に需給調整規制が廃止された。

このように高速ツアーバスは、今日ではそのビジネスモデル自体に問題があると認識されており、国土交通省が設置した「バス事業のあり方検討会」も本年3月、「新たな高速乗合バス」へ移行させることを求める報告書を取りまとめている。その事情を考えれば、現在も危険が繰り返されない保証はないのであり、国土交通・厚生労働部門合同会議及び「バス等運転業務に係る規制のあり方検討WT」はその緊急性に鑑み、5月11日より集中的に検討を行ってきた。

本日、その検討結果を提言として取りまとめたので、国土交通省においては今夏の多客期までに実施すべき安全対策を含む「短期的対策」、及び「中長期の改革」について、積極的な対応を図りたい。

1. 短期的対策について

今夏の多客期に向けて集客活動は既に始まっている。したがって遅くとも6月初旬の内には緊急対策を公表・実施しなくてはならないが、間に合わない項目についても速やかに検討の上、実施する必要がある。

- 1) 事故についての議論は、労働時間、労働環境等の「労務管理」上の問題と、運転時間、距離、交替運転者の配置、休息・仮眠場所、始業前点呼のあり方

や運転者の健康状態の把握方法など「運行管理」上の問題とが混同されている。労務管理上の問題がある事業者は論外であって、該当する事業者は速やかに市場から退去させなくてはならない。

2) 高速ツアーバスの運行にあたっては、安全性確保のために運行管理上の加重の配慮が当然に必要とされるが、その有効な基準・指針を欠いていた。この際、既存の乗合バス事業者が自主的に設けている基準等のレベルに即し、労務管理上のものよりは厳しい、明確な基準・指針を定める必要がある。

3) また、運行管理者の役割が重視されることから、その資格取得の厳格化や選任の要件、任務の明確化等、運行管理者制度の強化を図る必要がある。

4) 上記2)については、5月29日に発足した「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」において過労運転防止対策全般を見直すので、その結果を見守ることとする。ただし、善良な事業者を圧迫することは避けるべきであるし、とくに中小事業者については安全性を確保するための方策を優先すべきである（たとえば、電話による自社点呼を容認するよりは他社や団体等による共同点呼方式での対面点呼とする方が安全性に寄与する）。

また、過労運転以外の要因を検討する場も設置すべきであり、定期健康診断や運転適性検査、加齢等による運転能力の低下のチェック等の実施基準を定める必要がある。

5) 参入規制を緩和し、事後的な監査で不適格者は排除するというのが現行の仕組みだが、監査のための要員増が実現するまでの間も危険は待ってくれない。したがって、監査の実効性の確保を図るための方策（たとえば、立入り検査を免れるための故意の不在の禁止等）を整備するとともに、公的監査によらない点検手法を別途組み立てる必要がある。このため、利用者からの情報提供の把握や行政処分の詳細情報の公開、行政と関係業界による輸送の安全確保のための体制の構築等を検討する。その上で、必要な要員数等を精査しつつ増員を実現する。

6) 上記5)のためには、日本バス協会の「貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）」、高速ツアーバス連絡協議会の「安全確保指針」、国土交通省による「高速ツアーバス対策に関する緊急重点監査」の結果の活用等を通じて安全確保をより実効性あるものとするべきである。

7) このほか、以下のような措置も必要である。

- ・旅行業者と貸切バス事業者間の取引内容の書面による明確化及び公正な取引

の確保。

- ・安全確保が不十分な運送サービスを旅行業者が旅行者に対し提供することの禁止の徹底。
- ・旅行業者と貸切バス事業者間の安全確保に向けた情報の共有と対策の実施。
- ・利用者に対する安全に関する適切な情報の提供。
- ・高速ツアーバスの運行者（貸切バス事業者）の明示。

2. 法改正を含む中長期の改革が必要なものについて

本合同会議は、今回の事故の直接的な原因であるかどうかには拘わらず、バス事業の抱える諸問題の背景に「ゆきすぎた規制緩和」があることを指摘する。したがって、この機会に是正すべき点を摘記する。

なお、平成24年3月の「バス事業のあり方検討会」報告書に記載された対策では不十分と認められる点があるので、これについては積極的に修正を求めるとともに、今後、「重点監査」の結果や「過労運転防止のための検討会」等から導かれる対策案についても検討を続ける。

- 1) 「新たな高速乗合バス」への移行に当たっては、その要件について厳格な制度設計を図るべきである。たとえば、「管理の受委託」の対象を貸切バス事業者に広げる等は、現行の高速乗合バスにおける安全性確保の理念を損なう怖れがあるので、慎重に基準を設ける必要がある。
- 2) 上記1) について、①規制緩和で2000者から倍増して4500者といわれる現在の貸切バス事業者のうち、どのような事業者が対象となるか、②管理の受委託を許容する割合をどうするか、③多客期対策なら季節限定もある、等許可条件の検討が重要である。
- 3) 高速ツアーバス事業者（旅行業登録）の乗合事業許可への早期移行に併せて、乗合事業、貸切事業ともに、安全面でのチェックの実効性を高めるため、参入規制のあり方や、事業許可の「更新制」導入など、法改正を含めて検討する。
また、監査体制の強化や処分の厳格化（違反点数の見直し等を含む）については、新制度への移行を待たずに実施する。
- 4) 乗合事業許可に移行しない高速ツアーバス事業者は、猶予期間を設けた上で同事業から撤退させる措置が必要である。
- 5) 上記4) を実現するため、高速ツアーバスの現状の把握を早急に行うとともに、貸切バスと旅行業者が貸切契約の名のもとに現行の高速ツアーバスの業

務形態を行うことを規制する方策を講じ、高速乗合バスの類似行為を排除して、すべての事業者が道路運送法上の責任を負うこととすべきである。このため必要な法改正も視野に検討する。

- 6) 「新たな高速乗合バス」及び貸切バスの運賃・料金制度のあり方、たとえば航空会社のLCC参入で現実化している「運賃5円での募集」などが新たな高速乗合バスで常態化してよいのか、割引料金の季節・期間・幅・通常料金に対する割合等の制限について検討する。また、旅行業者と貸切バス事業者の公正な取引の確保を図る。
- 7) 上記4) から6) により、平成17年7月及び18年6月の事務連絡は事実上無効となる。
- 8) 「あり方検討会」報告書は、ウェブマーケティング活用による新しいビジネスモデルを積極的に肯定しているかに見えるが、むしろ昨今、ウェブマーケティングの問題点が種々指摘されている。したがって、安全性についての十分かつ適切な情報提供の確保等、ウェブのみによる販売に付随する欠点の補完を担保する措置が必要である。
- 9) このほか、以下を早急に検討し、可能なものから実施する。
 - ・高速ツアーバスを実施している旅行業者、運行している貸切バス事業者、路線（出発地、経由地、終着地）、料金、乗車率・乗車人数・定員、等々の実態を把握すること。
 - ・業界団体への加盟状況の調査と、非加盟事業者への指導のあり方。
 - ・労使の協議体の結成状況の調査と未組織労働者からの声の吸収方法の確保。
 - ・自社以外による対面点呼等の安全確認を可能にするための共同機関の設置と、そのための制度改正。
 - ・仮眠・休憩の質的向上を図るための基準を設けるとともに、共同利用施設等の整備。
 - ・出発地・経由地・終着地における停留所及び乗客の待合所等の確保。
 - ・運転者の選任のあり方（二ヵ月使用予定なら可）及び研修等のあり方について安全確保の観点からの検証。
 - ・第2種大型運転免許取得者が減少している現状の分析と改善。
 - ・上記諸点を実現するためにも、業界・事業者における安全確保のための自主的な取組みの強化の継続を促す。