

(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)	届出運賃の收受状況（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收受状況	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收受率との関係	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)	届出運賃の收受率と事故・違反との関係	271
(11)	收受運賃・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)	收受運賃・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)	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	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 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	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

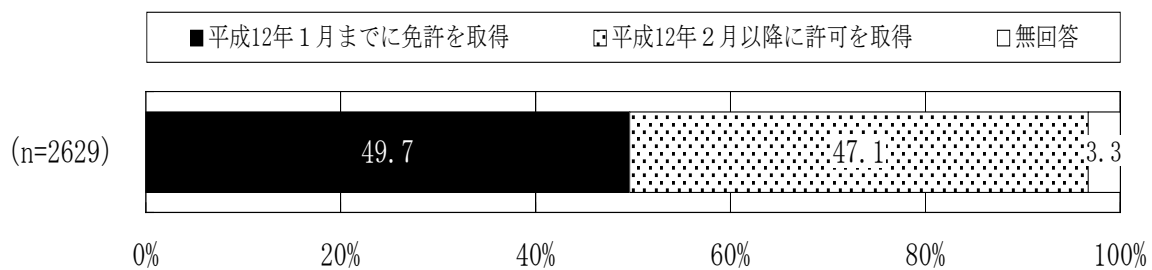
(1) 免許又は許可を受けた時期

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 >

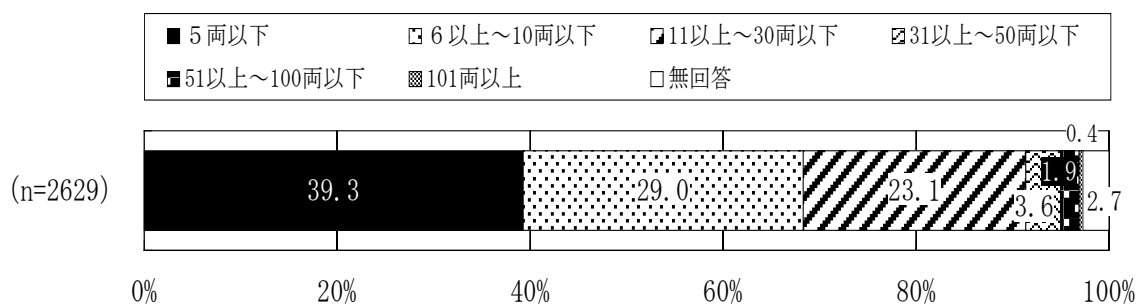


(2) 保有車両数

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 >

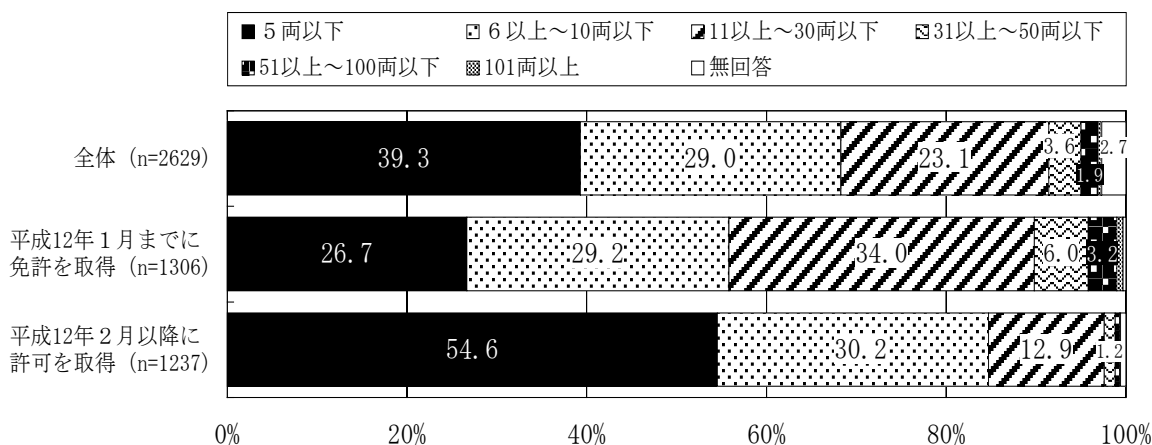


イ 免許又は許可の取得時期別の保有車両数

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。

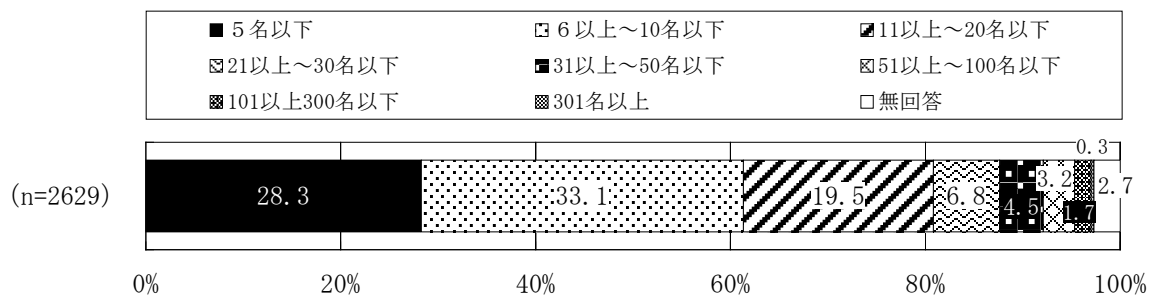
<図 I - 1 - (2) - 2 >



(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。

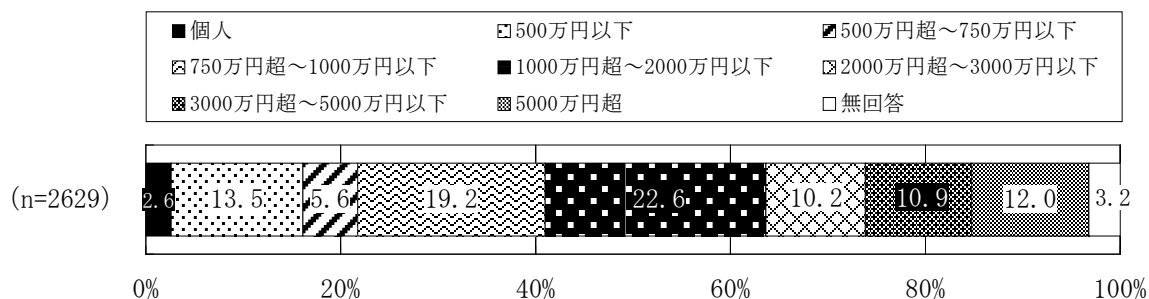
<図 I - 1 - (3) - 1 >



(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 >

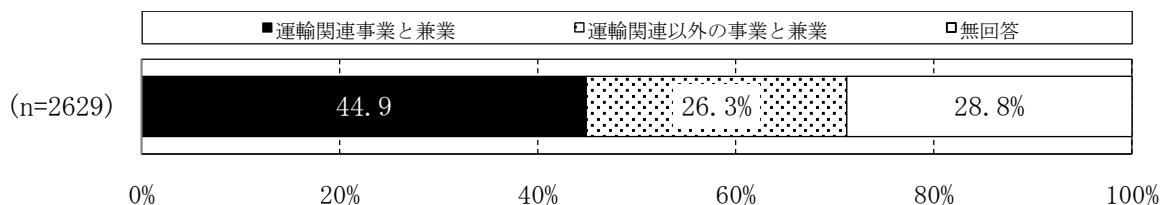


(5) 貸切バス事業以外の兼業の実施状況等

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。

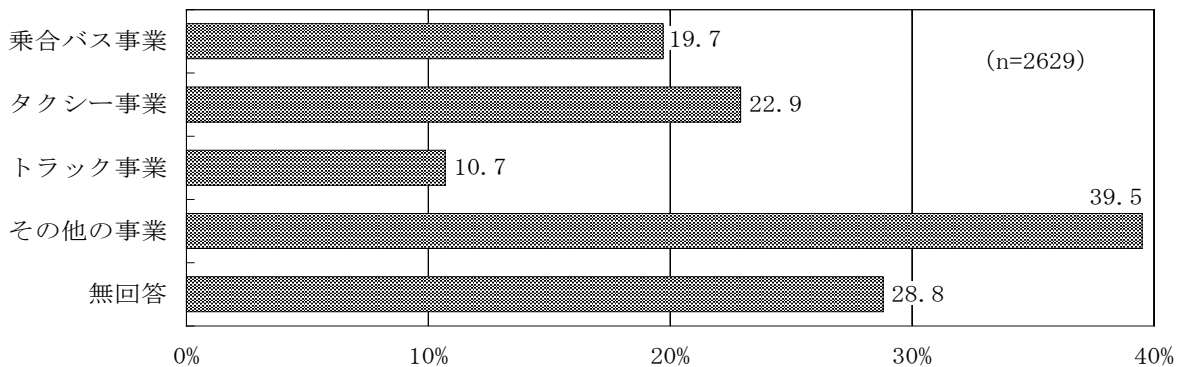
<図 I - 1 - (5) - 1 >



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。

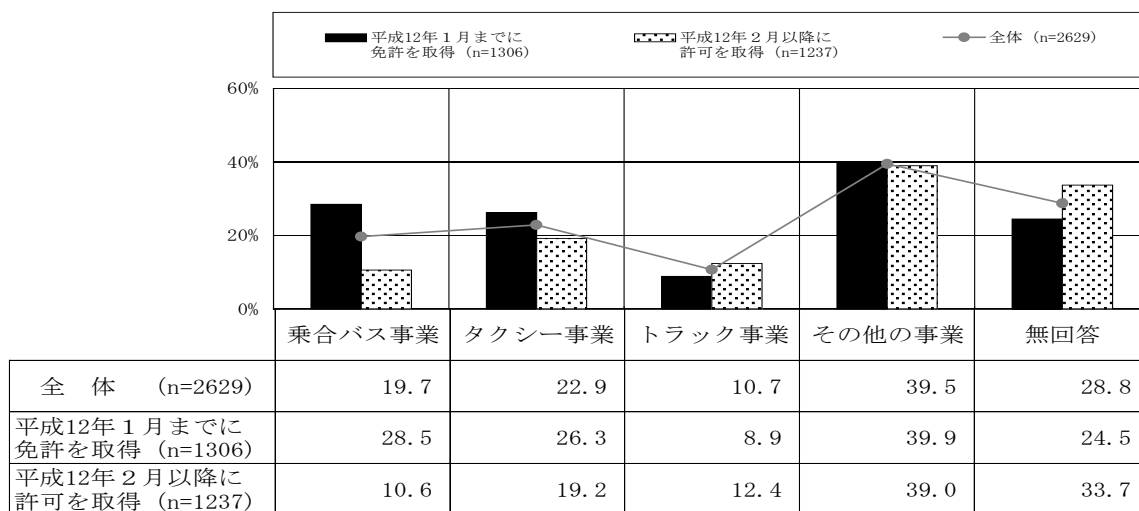
<図 I - 1 - (5) - 2 >



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。

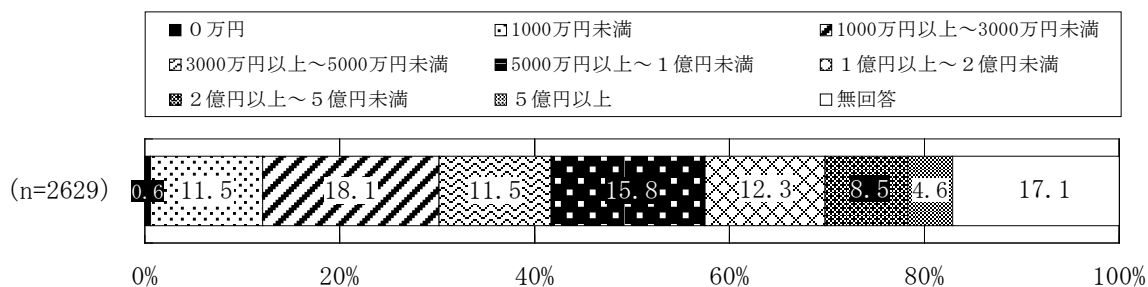
<図 I - 1 - (5) - 3 >



(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 >



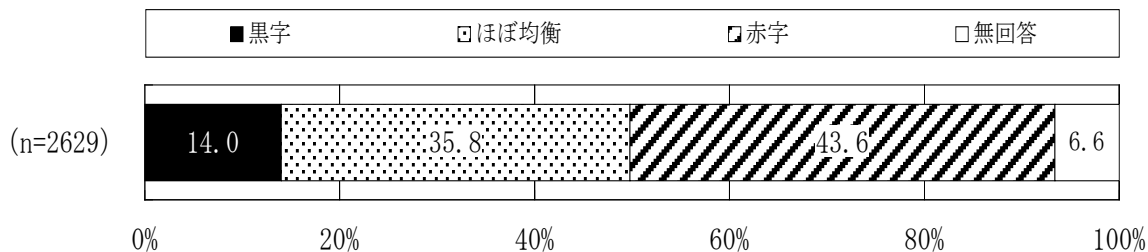
(7) 経常収支（直近の事業年度1年間）

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 >

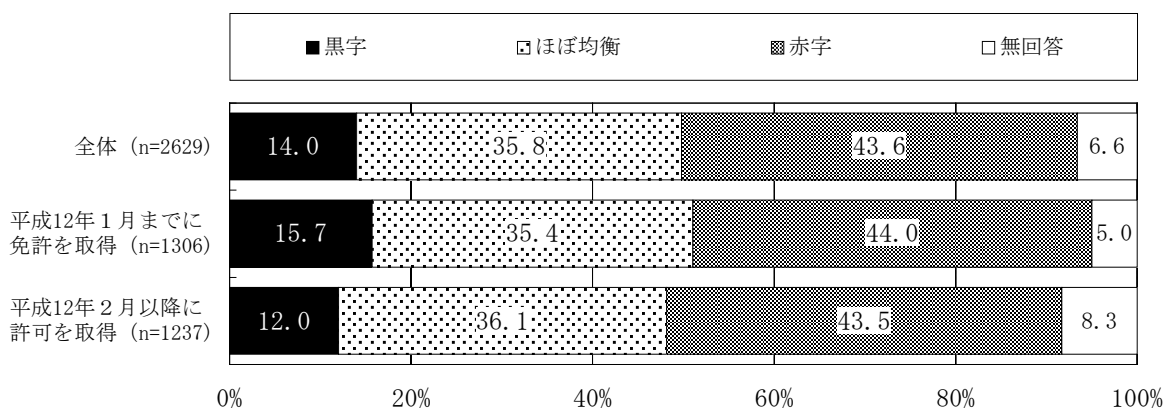


イ 免許又は許可の取得時期別の経常収支

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 >

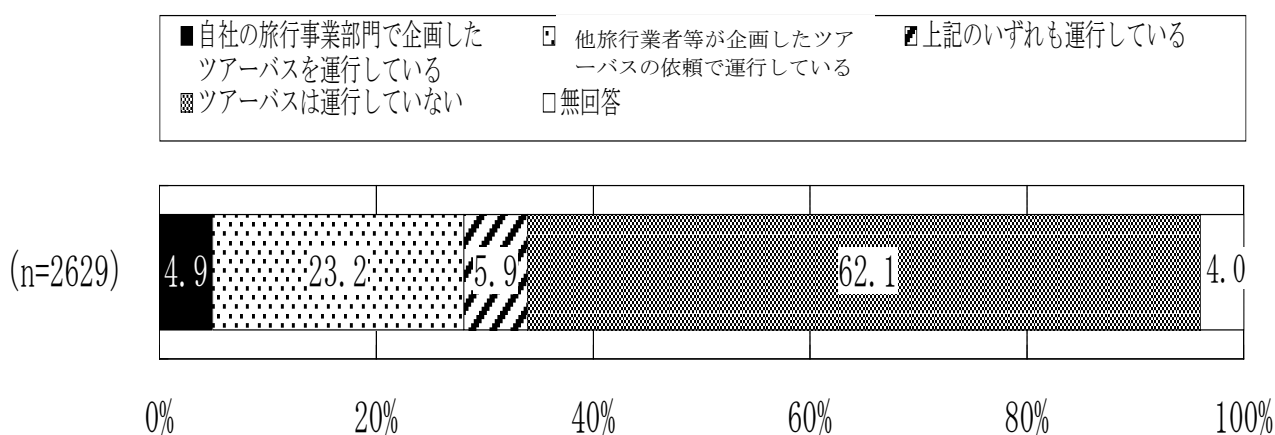


(8) ツアーバスの運行

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。

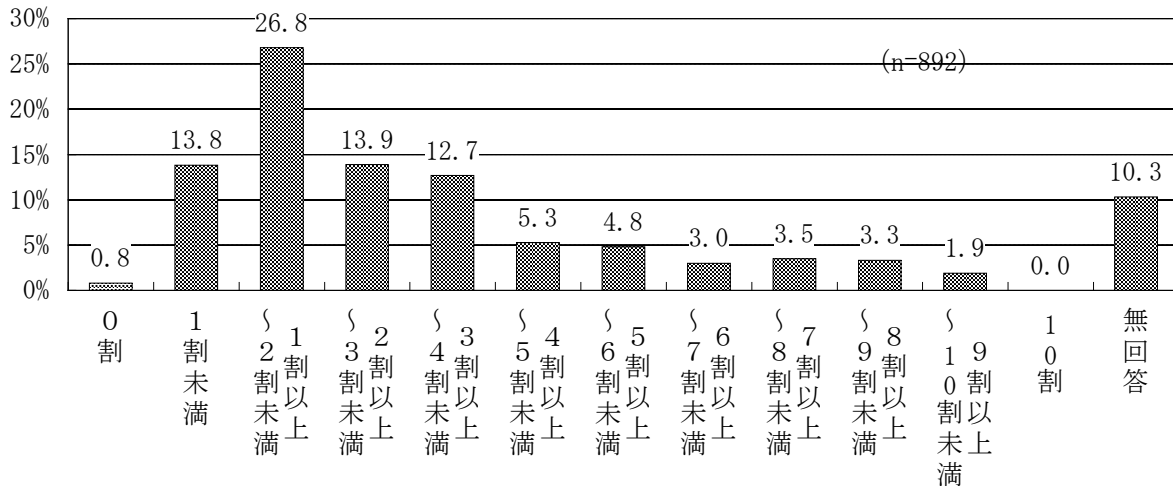
<図 I - 1 - (8) - 1 >



(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 >

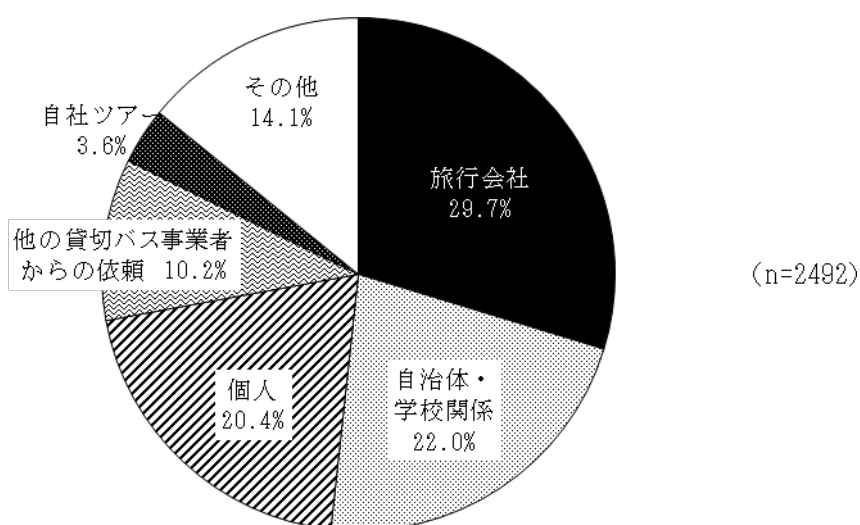


2 貸切バス事業の運送契約の締結状況

(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。

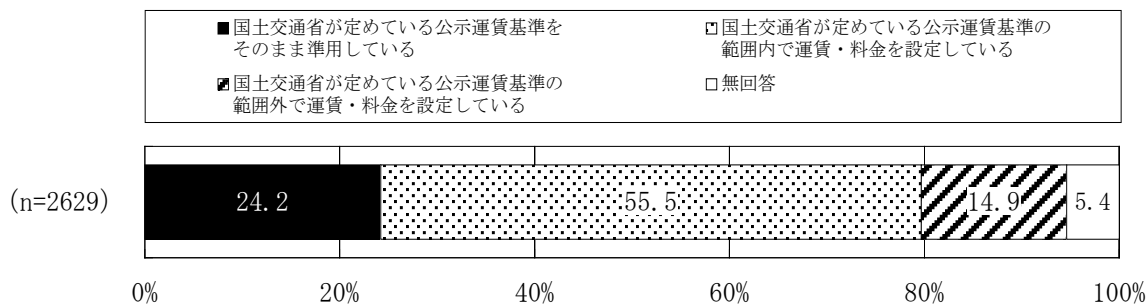
地方運輸局は、貸切バス事業者から届出のあった運賃及び料金について、道路運送法第9条第6項により、社会的経済的事情に照らして著しく不適切で旅客の利害を阻害するおそれの有無、特定の旅客に対する不当な差別的取扱いの有無や他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれの有無を審査し、これに該当すると認めるときは、変更すべきことを命ずることができる。

(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）

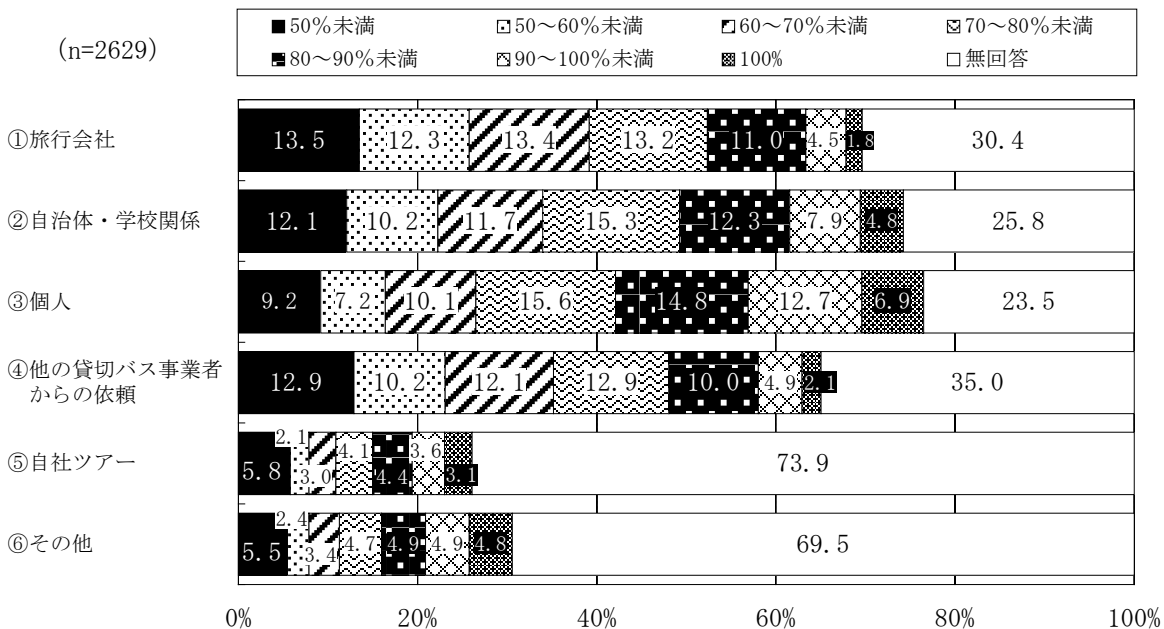
貸切バス事業者の届出運賃の收受状況を契約先別にみると、いずれの契約先との関係においても100%收受できている割合は低く、100%收受できている割合は、「①旅行会社」で1.8%、「②自治体・学校関係」で4.8%、「③個人」で6.9%、「④他の貸切バス事業者からの依頼」で2.1%、「⑤自社ツアー」で3.1%である。

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 >

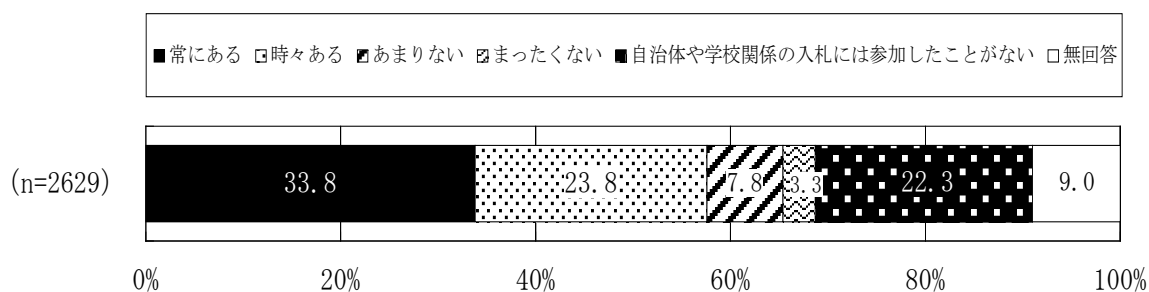


(4) 自治体や学校関係が行う入札の落札金額

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 >

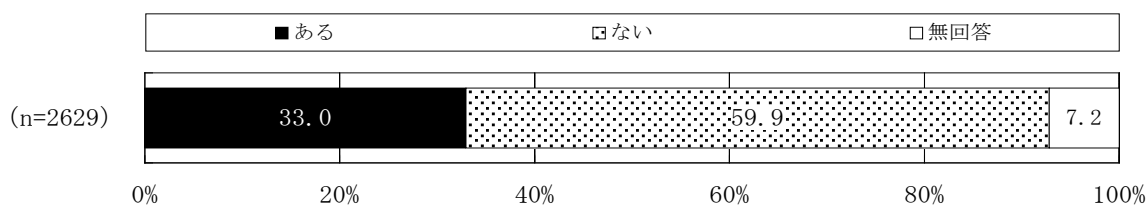


(5) 貸切バス事業における特定の契約先の有無（直近の事業年度1年間）

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。

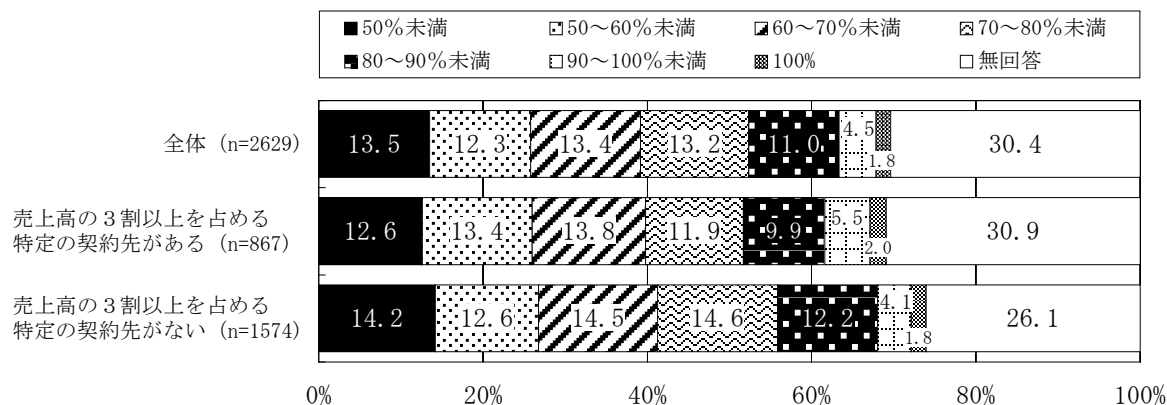
<図 I - 2 - (5) - 1 >



(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 >

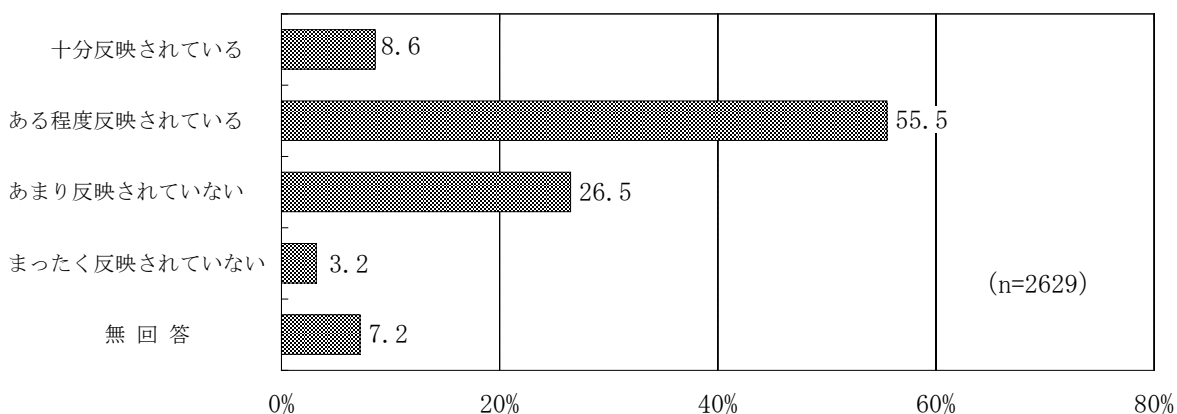


(7) 運送契約における貸切バス事業者の意見・要望の反映度

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

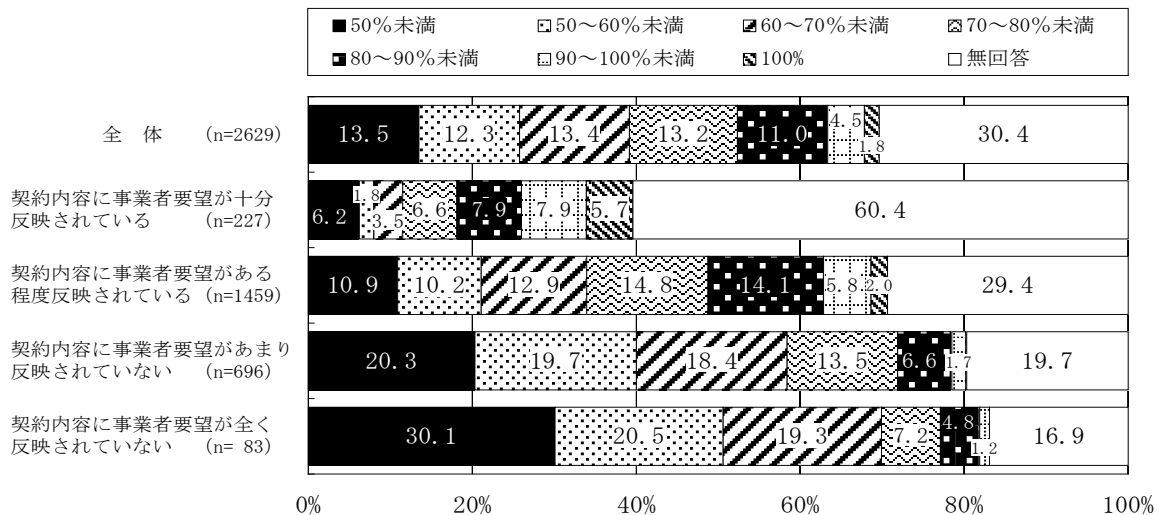
前記の運送契約における貸切バス事業者の意見・要望の反映度と届出運賃の収受率との関係をみると、意見・要望の反映度が低い事業者ほど、届出運賃の収受率も低くなる傾向がみられる。

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。

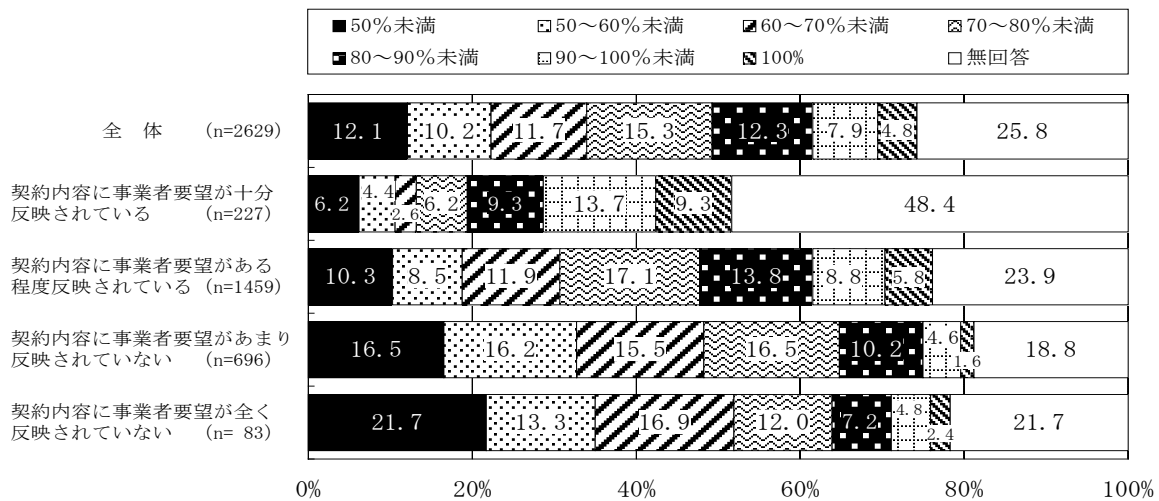
この傾向は、下図のとおり、自治体・学校関係、個人等の他の契約先との関係においてもみられる。

<図 I - 2 - (8) - 1 >

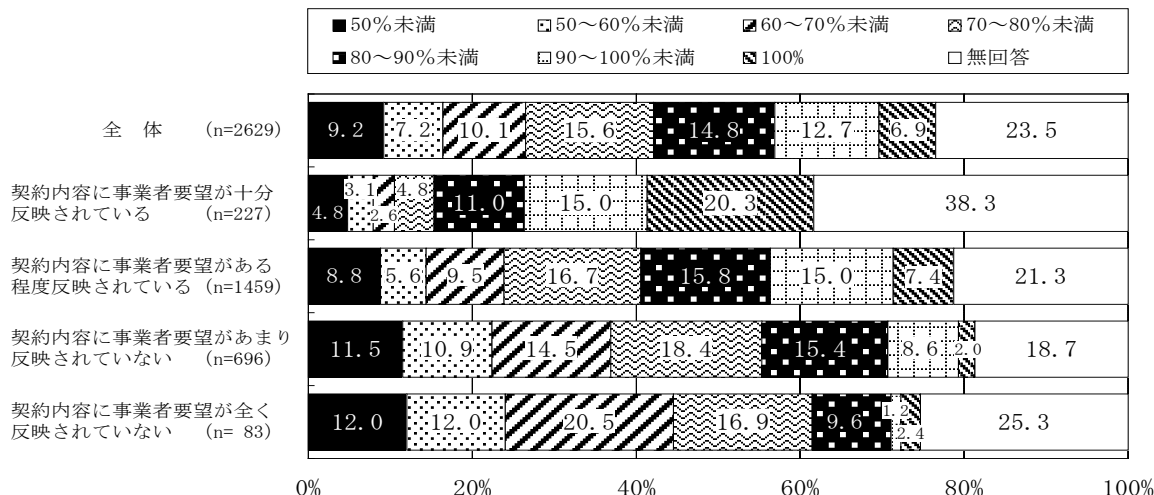
①旅行者



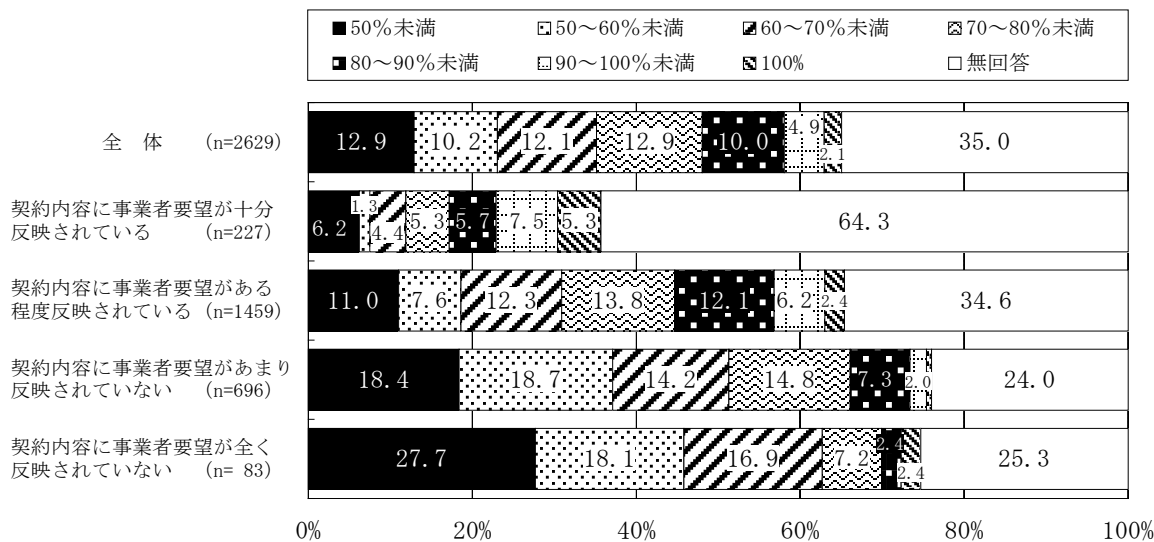
②自治体・学校関係



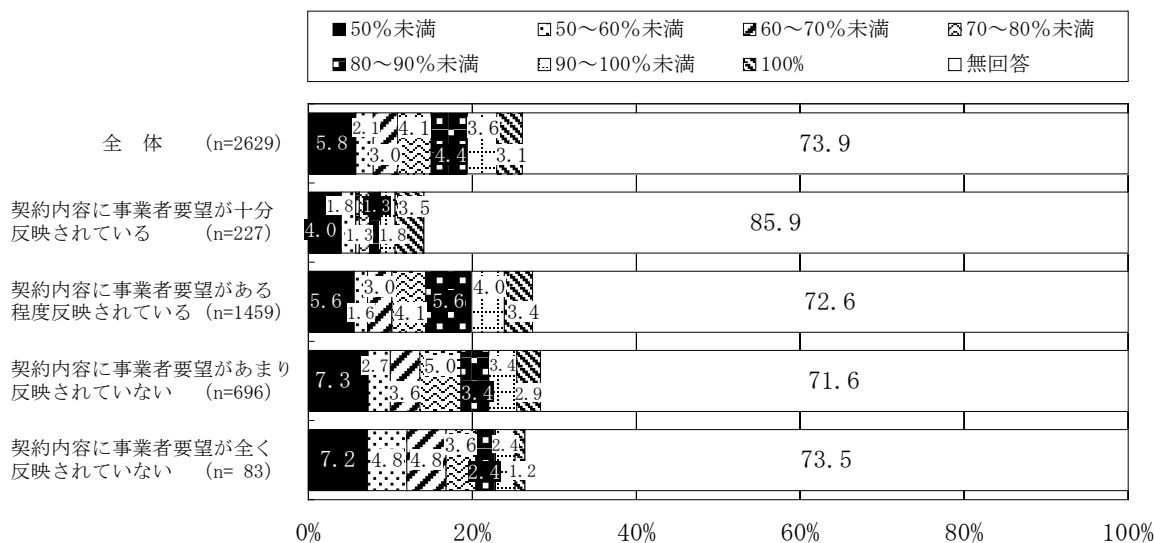
③個人



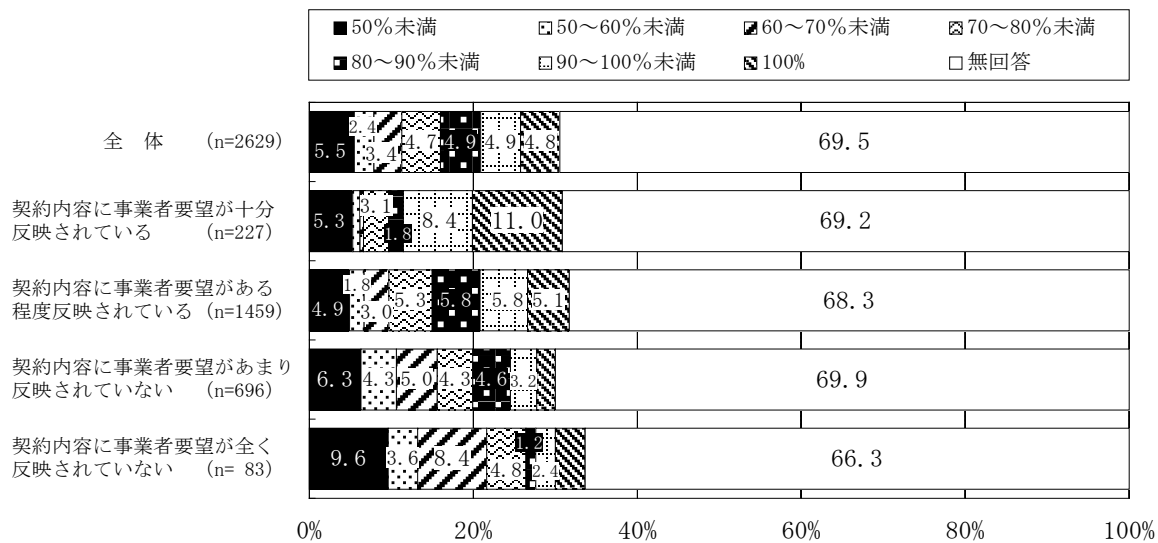
④他の貸切バス事業者からの依頼



⑤自社ツアー



⑥その他

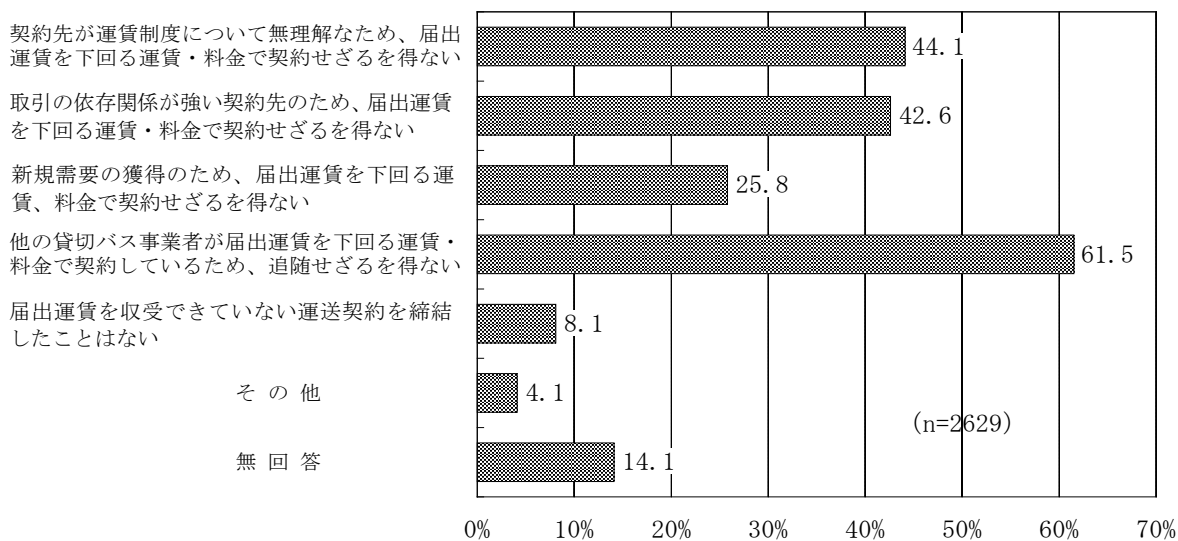


(9) 届出運賃を下回る金額で運送契約を締結した理由

前記 I - 2 - (3) のとおり、貸切バス事業者の運賃の収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

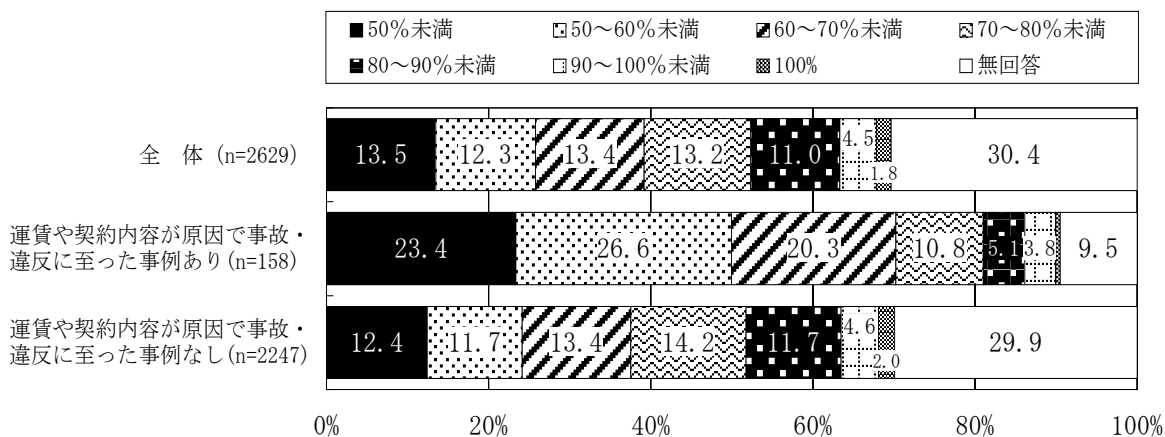
後記 I-2-(16) のとおり、貸切バス事業者は、契約先から提示された運賃・料金や運送契約が原因で事故・違反に至った事例があるかとの問いについて、85.5%に当たる 2,247 事業者は「ない」と回答し、6.0%に当たる 158 事業者は「ある」としている。

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取ると、「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。

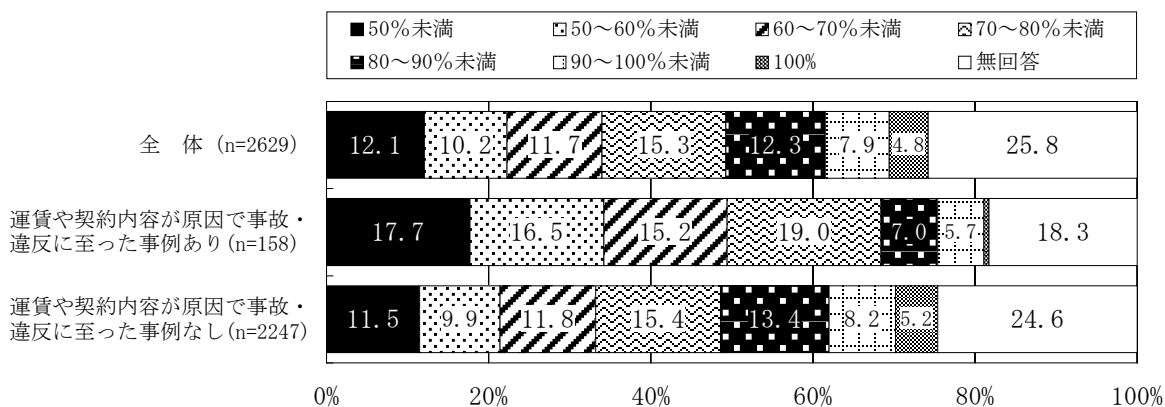
この傾向は、自治体・学校関係、個人等の他の契約先との関係においてもみられる。

<図 I-2-(10)-1>

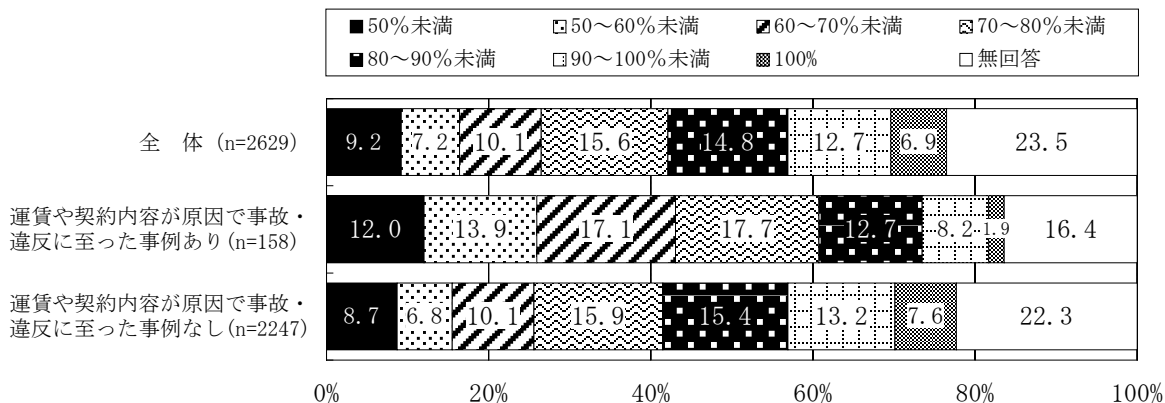
①旅行業者



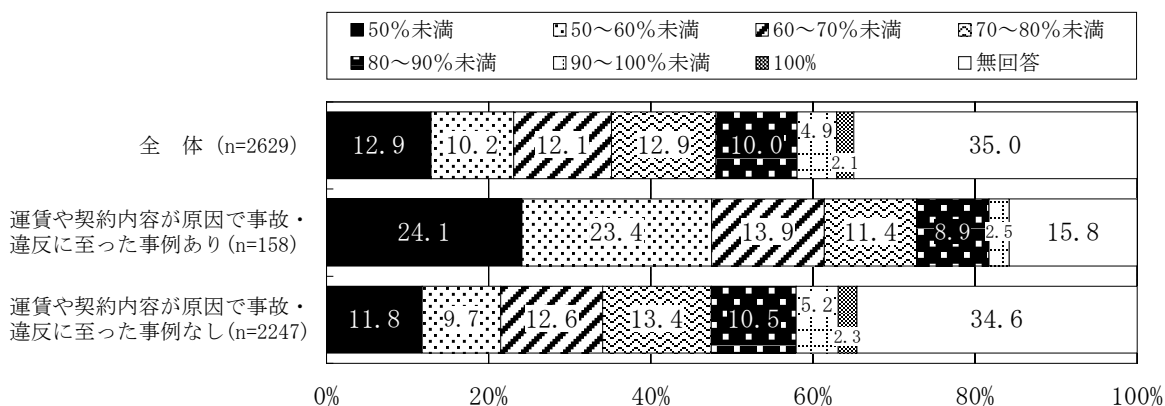
②自治体・学校関係



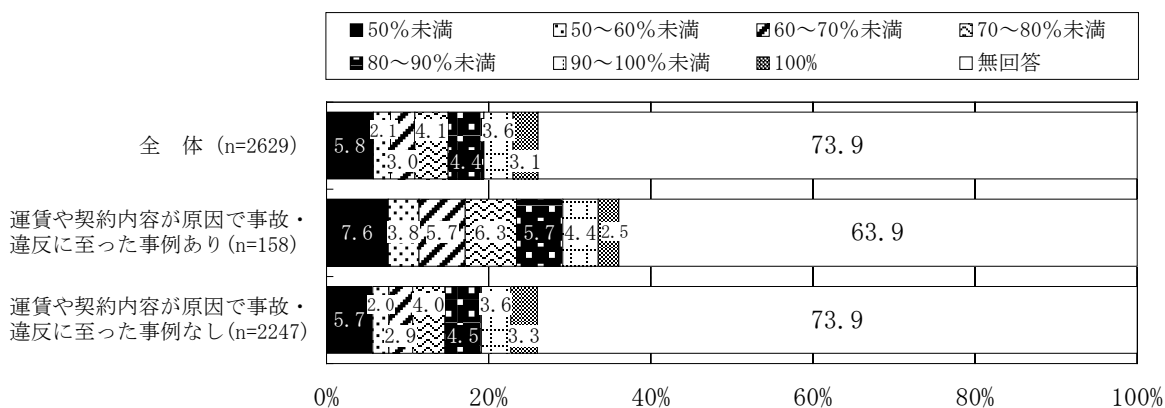
③個人



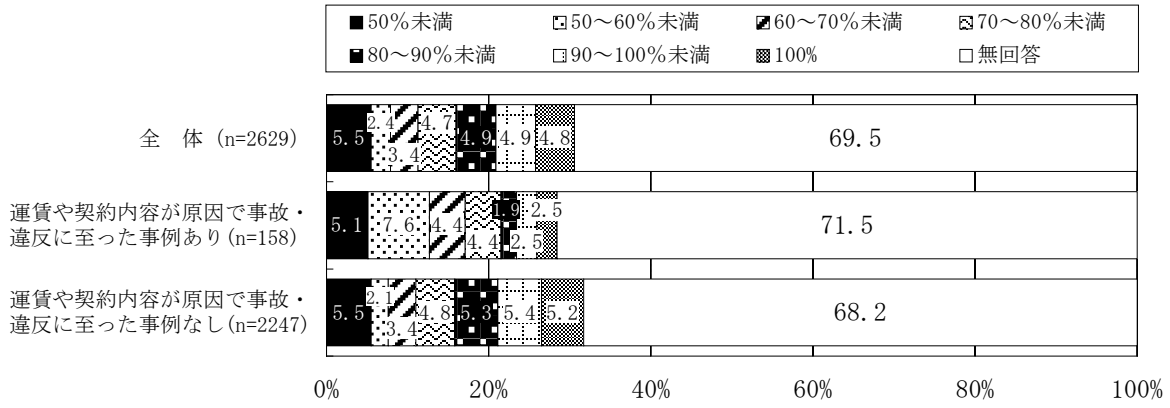
④他の貸切バス事業者からの依頼



⑤自社ツアー



⑥その他

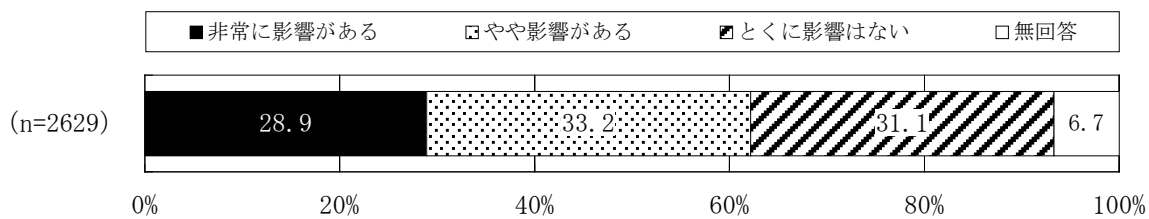


(11) 収受運賃・料金の水準が労務管理や運行管理の維持・安全確保に与える影響の有無

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。

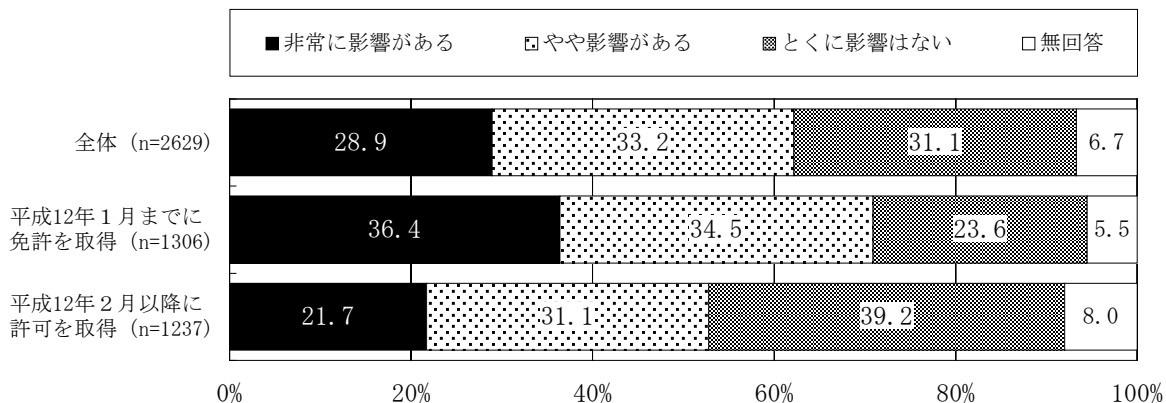
<図 I - 2 - (11) - 1 >



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。

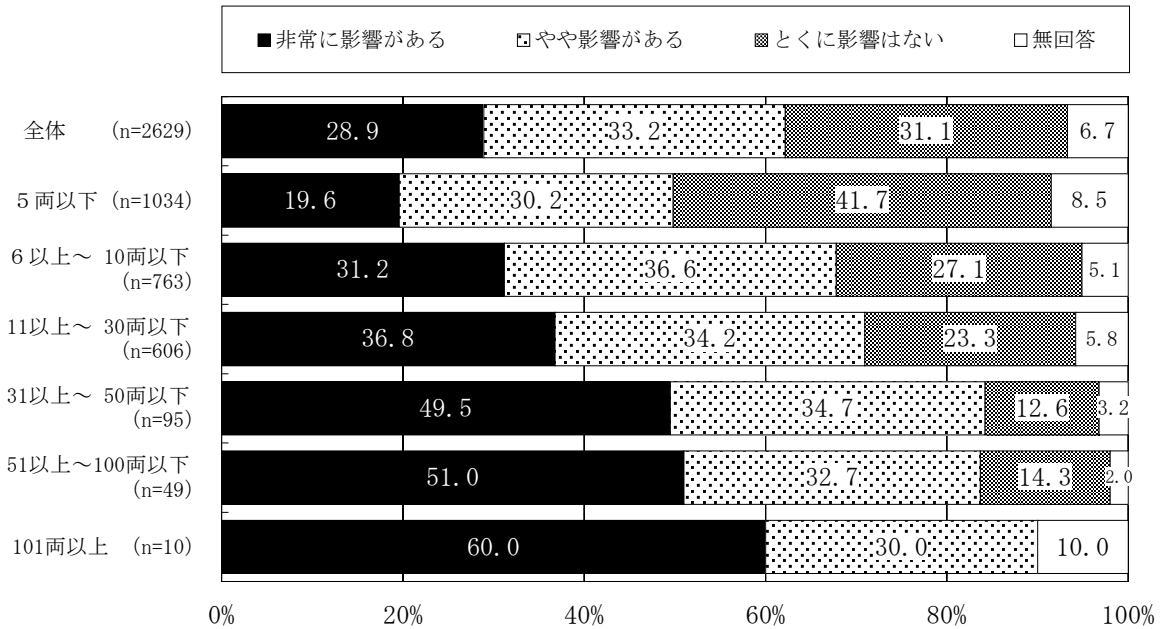
<図 I - 2 - (11) - 2 >



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。

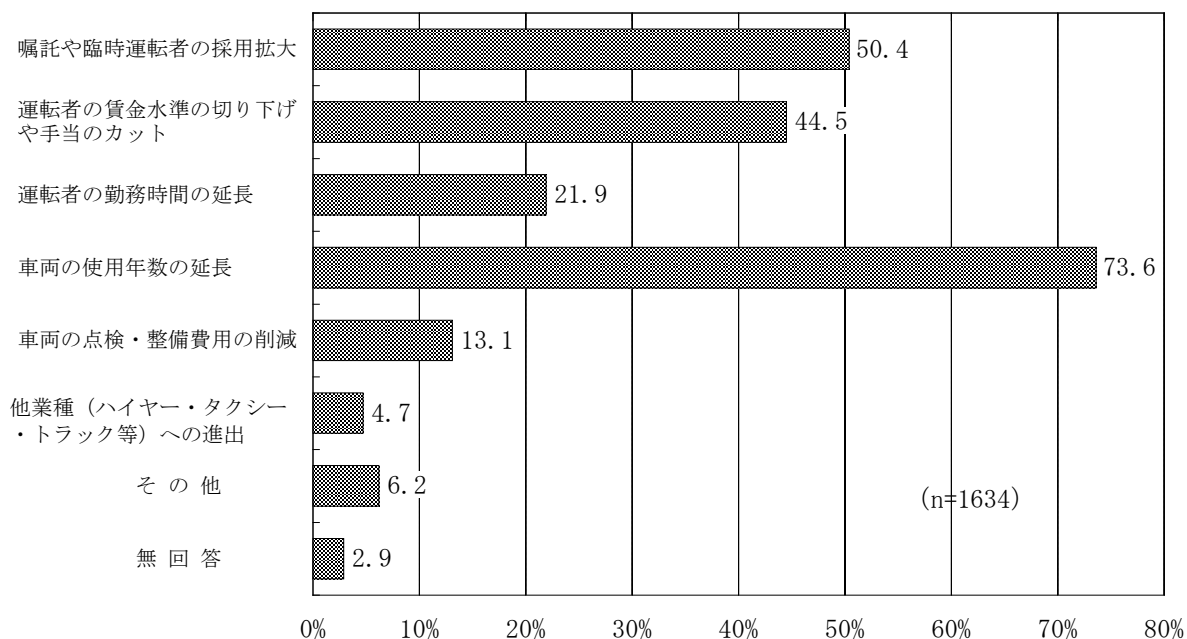
<図 I - 2 - (11) - 3 >



(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 >

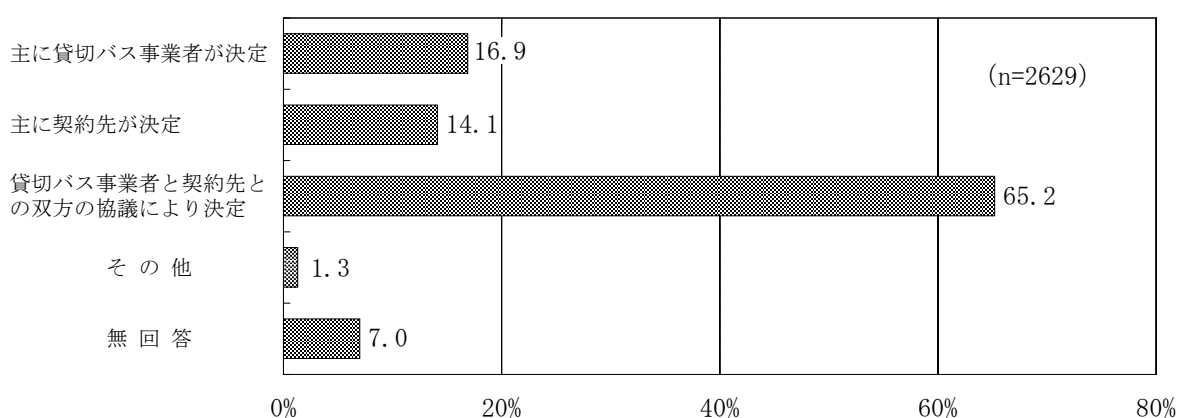


(13) 運賃・料金の決定を含めた運送契約内容の決定方法

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向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。

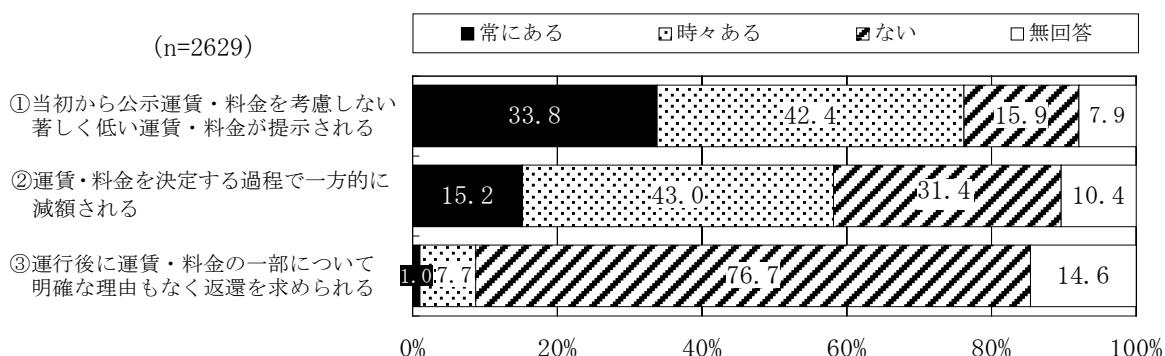
また、「②運賃・料金を決定する過程で一方向的に減額される」とする事業者も、「常にある」が15.2%、「時々ある」が43.0%あり、合わせて58.2%の事業者が契約先の主導により運賃・料金が決定されるとしている。このような契約先からの公示運賃を下回る運賃の要求については、当省の貸切バス事業者に対する実地調査結果において、公示運賃・料金を下回る運賃表を独自に作成し、当該運賃表に記載された運賃・料金による契約を求めている旅行者も複数認められている。

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 >

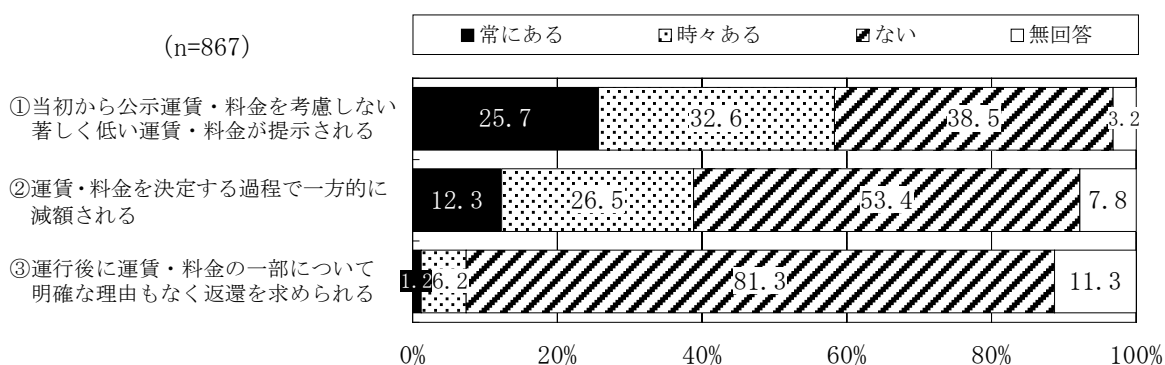


イ 運賃料金についての特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの要求内容

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

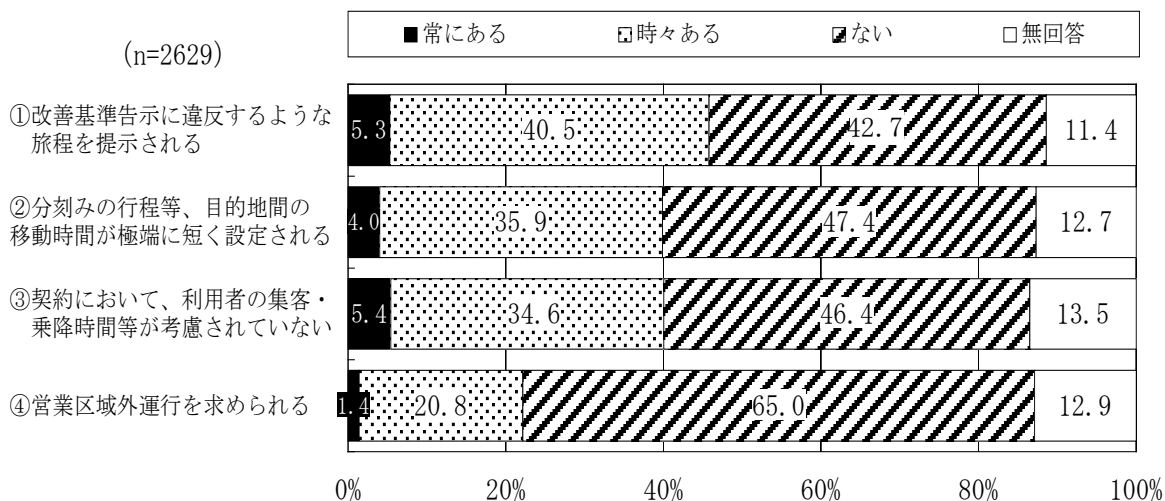
平成18年6月、国土交通省は、ツアーバスに係る募集型企画旅行を企画・実施する旅行業者に対し、旅行者保護の徹底を図る観点から、i) ツアーの発地又は着地のいずれにも営業区域を有しない貸切バス事業者との間で貸切契約を締結する、ii) 運転者に労働基準法等に違反するような長時間労働を強いる、iii) 道路交通法で定められた最高速度を違反する速度での走行を強いるなどの法令に違反する行為は絶対に行わないよう旅行業協会等を通じて通知しているが、旅行業者による上記のような違反行為は、同様の請負であるツアーバス以外の一般の貸切バスの運送契約においてもみられるとの指摘がある。

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 >

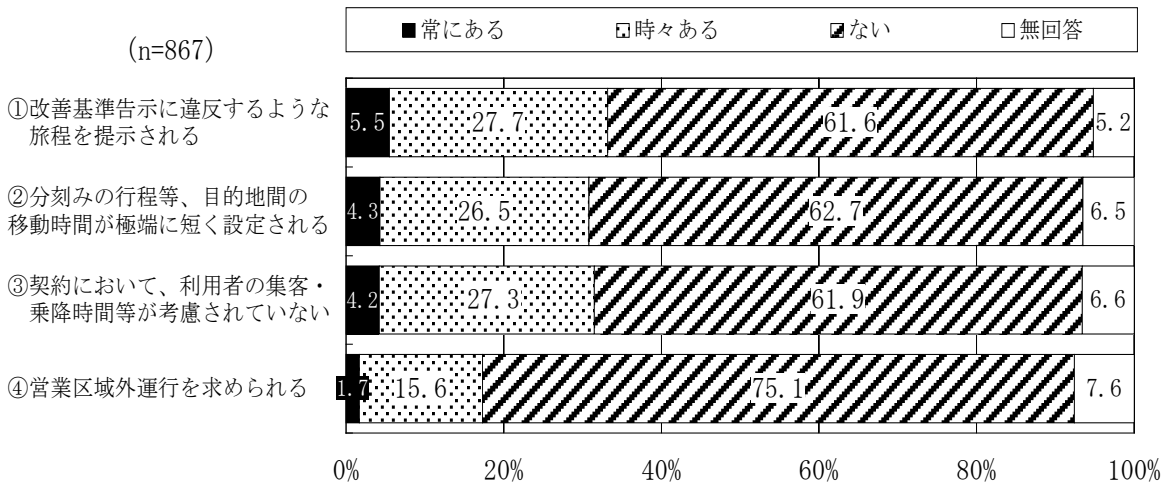


イ 運送契約についての特定の契約先（売上高3割以上の契約先）からの要求内容

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 >

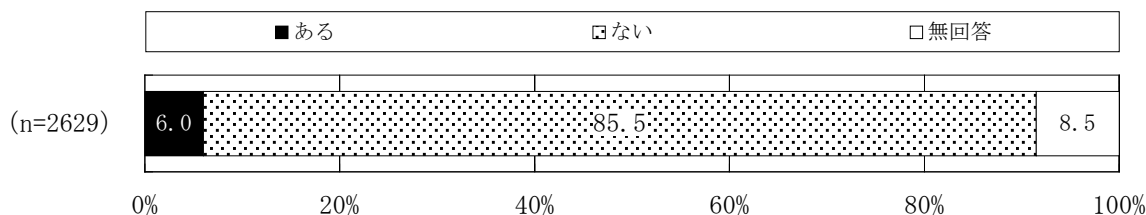


(16) 收受運賃・料金や運送契約の内容が原因となって事故や違反に至った事例の有無

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 >



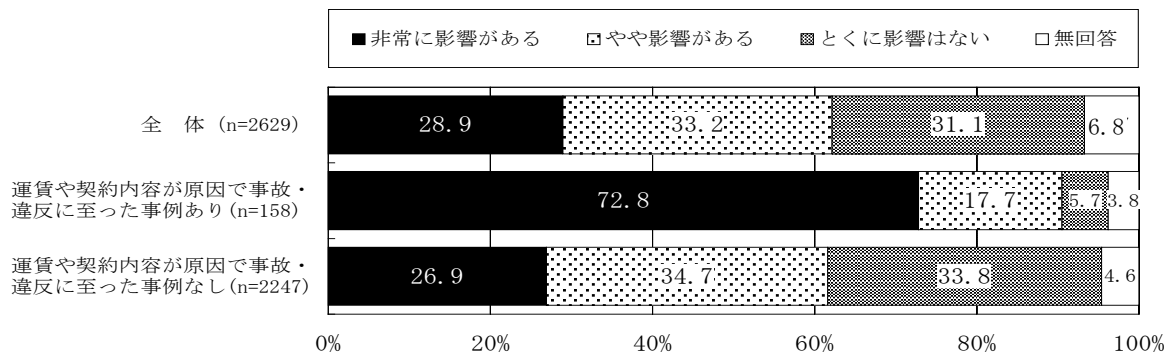
イ 收受運賃の水準が労務管理等に与える影響と事故・違反との関係

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 >

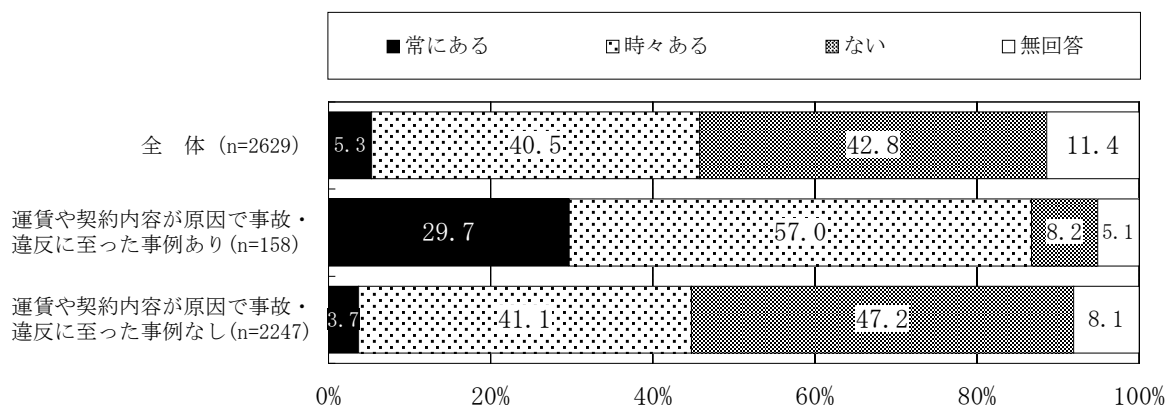


ウ 契約先からの要求の頻度と事故・違反との関係

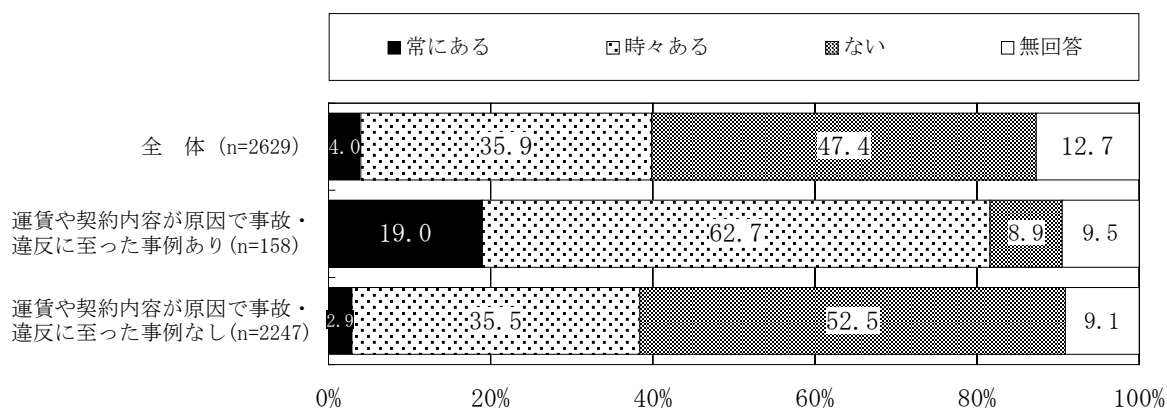
前記 I - 2 - (15)における契約先からの要求の頻度と事故・違反との関係を見ると、運賃や契約内容が原因で事故・違反に至った事例があるとする 158 事業者のうち、「①改善基準告示に違反するような旅程を提示される」ことは「常にある」29.7%、「時々ある」57.0%で合わせて 86.7%に上る。また、「②分刻みの行程等、目的地間の移動時間が極端に短く設定される」ことは「常にある」19.0%、「時々ある」62.7%で合わせて 81.7%、「③契約において、利用者の集客・乗降時間等が考慮されていない」ことは「常にある」22.2%、「時々ある」57.6%で合わせて 79.8%、「④営業区域外運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

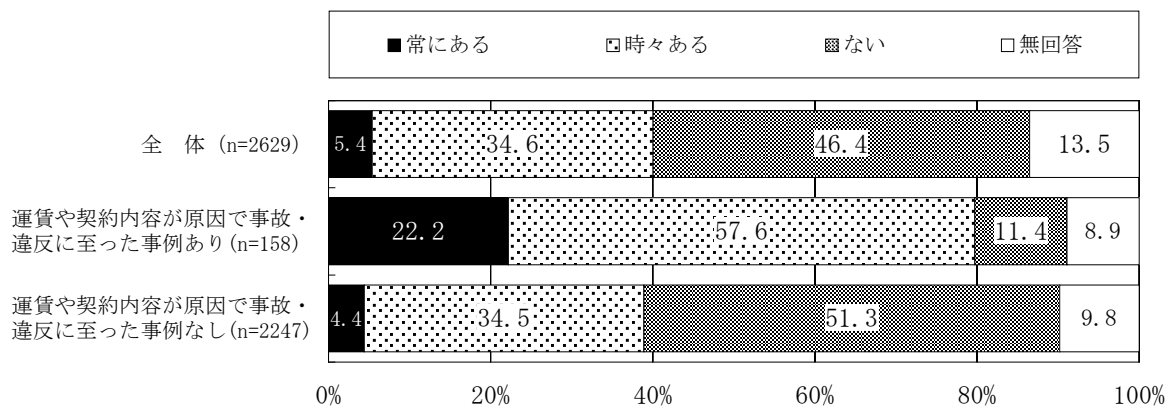
①改善基準告示に違反するような旅程を提示される



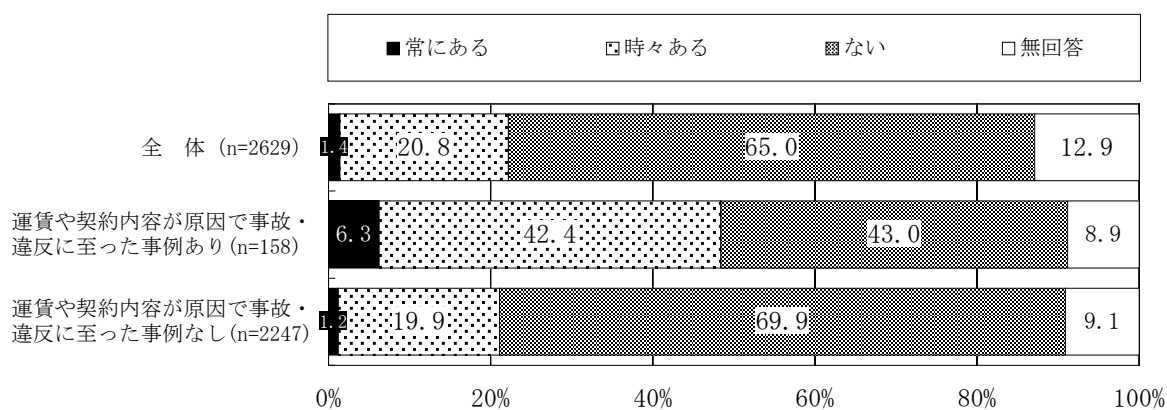
②分刻みの行程等、目的地間の移動時間が極端に短く設定される



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



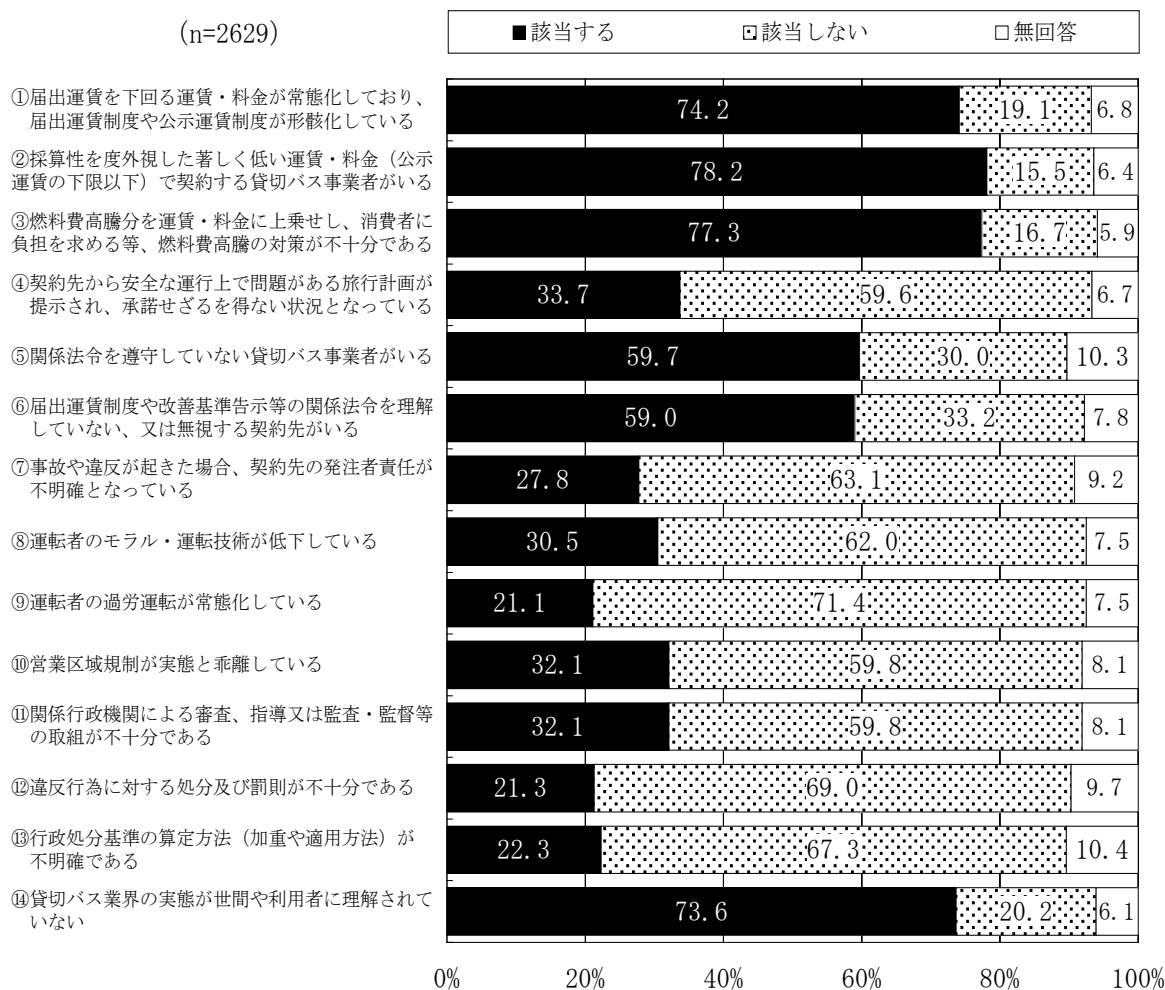
3 貸切バス業界の問題について

(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。

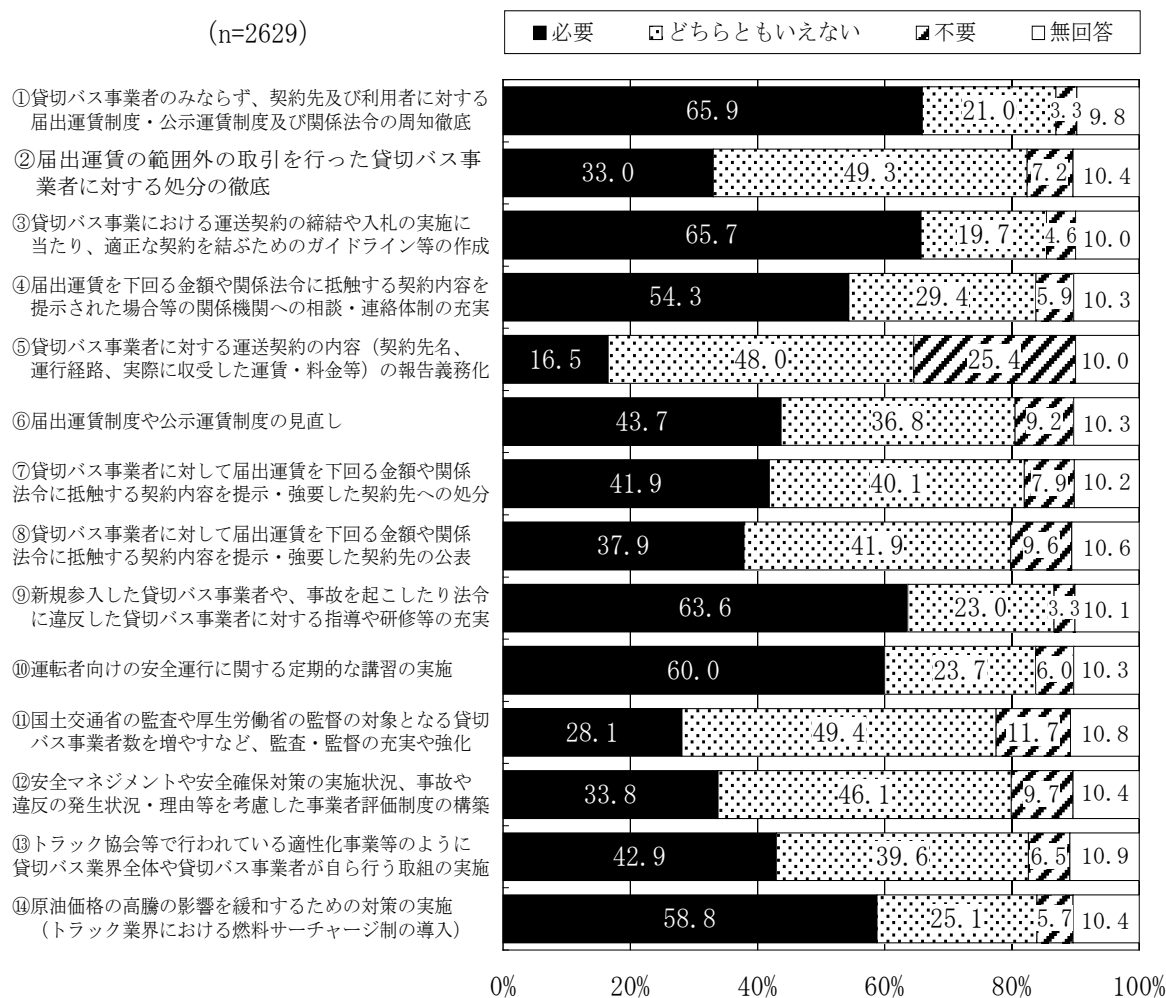
<図 I - 3 - (1) - 1 >



(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 >



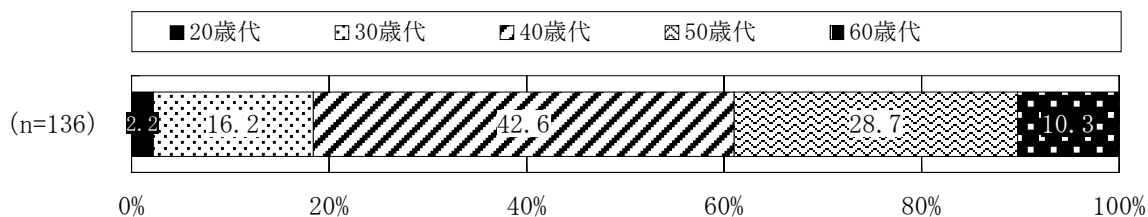
II 運転者編

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。

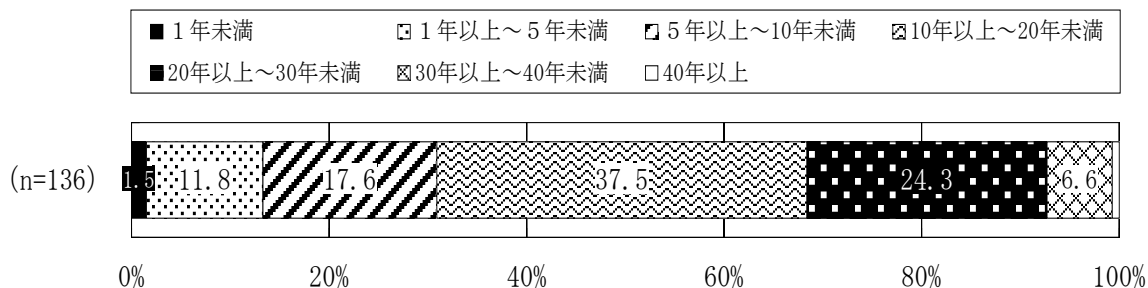
<図II-1-(1)-1>



(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>



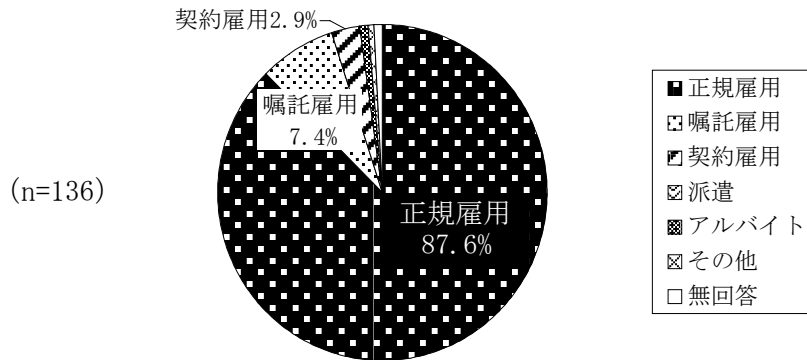
(3) 雇用形態

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>

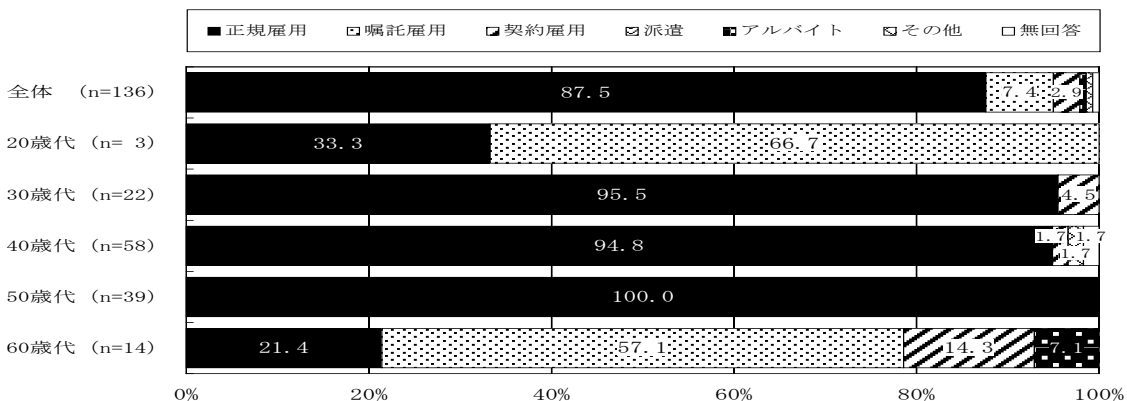


イ 年代別の雇用形態

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。

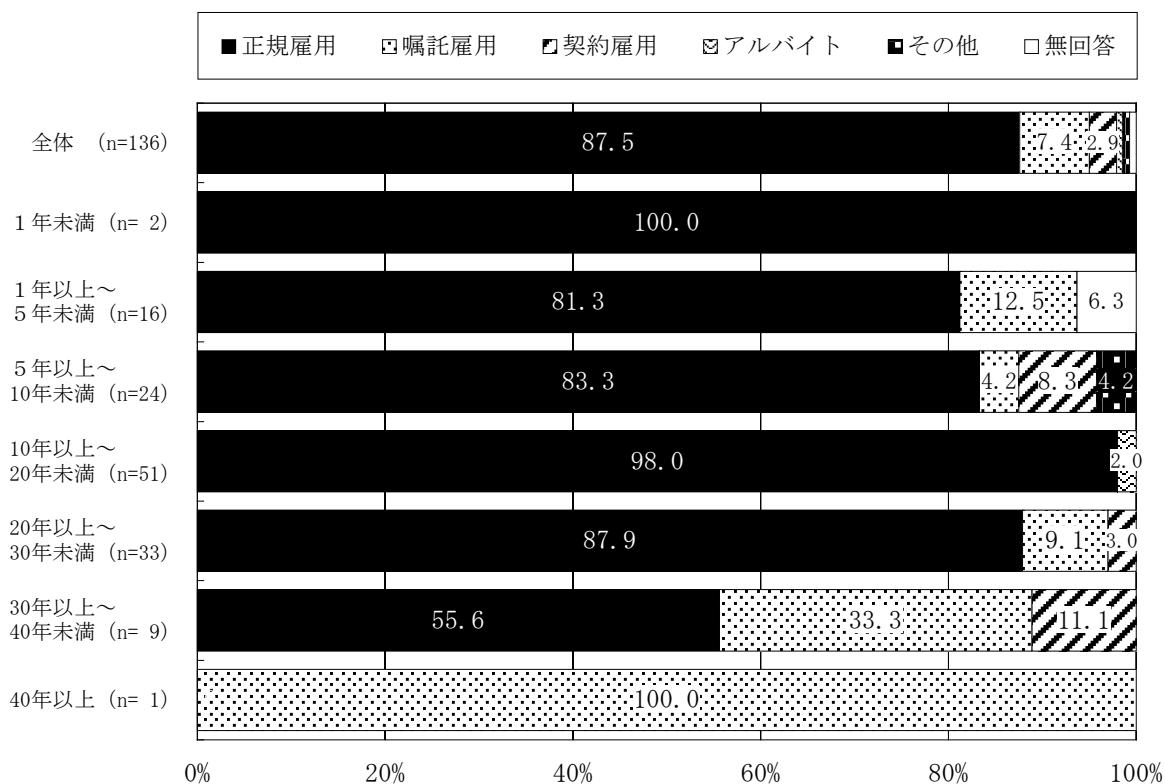
<図Ⅱ-1-(3)-2>



ウ 経験年数別の雇用形態

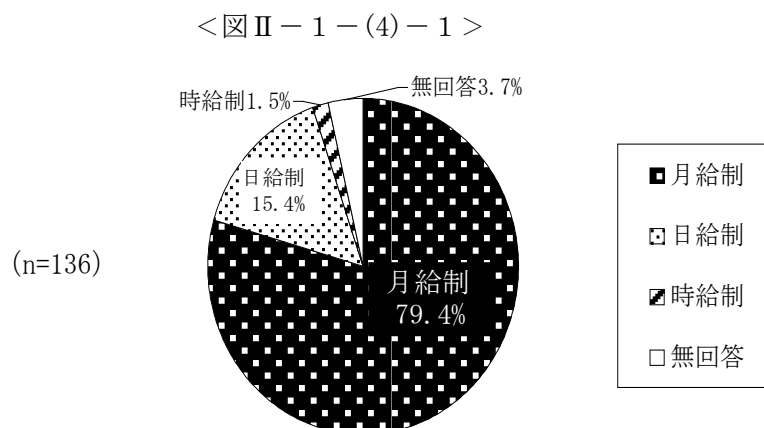
雇用形態を経験年数別にみると、「30年以上40年未満」の経験豊富な運転者の「正規雇用」が55.6%と低くなっている。貸切バス運転者には中途採用者が多く、経験年数30年以上の者の多くは60歳を超えることから、貸切バス事業者が、これら経験豊富な60歳代の運転者を非正規雇用している実態がみられる。

<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。

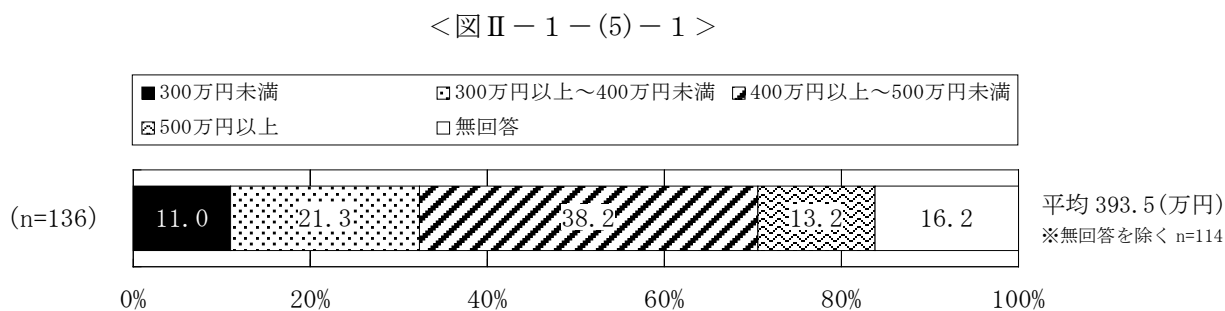


(5) 年収金額

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。

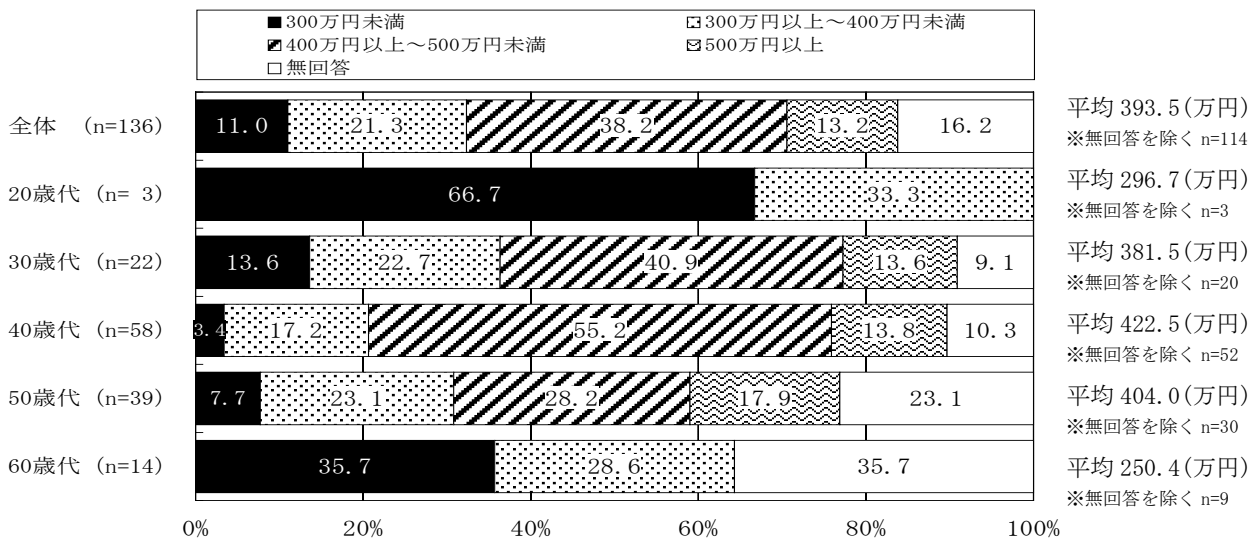


イ 年代別の年収

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。

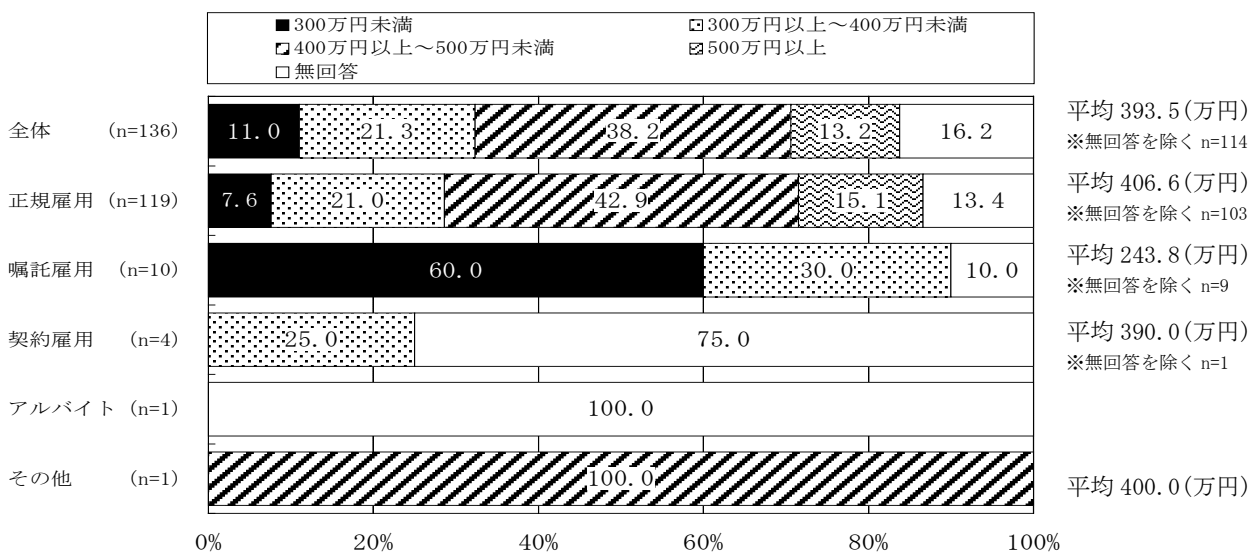
<図Ⅱ-1-(5)-2>



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>



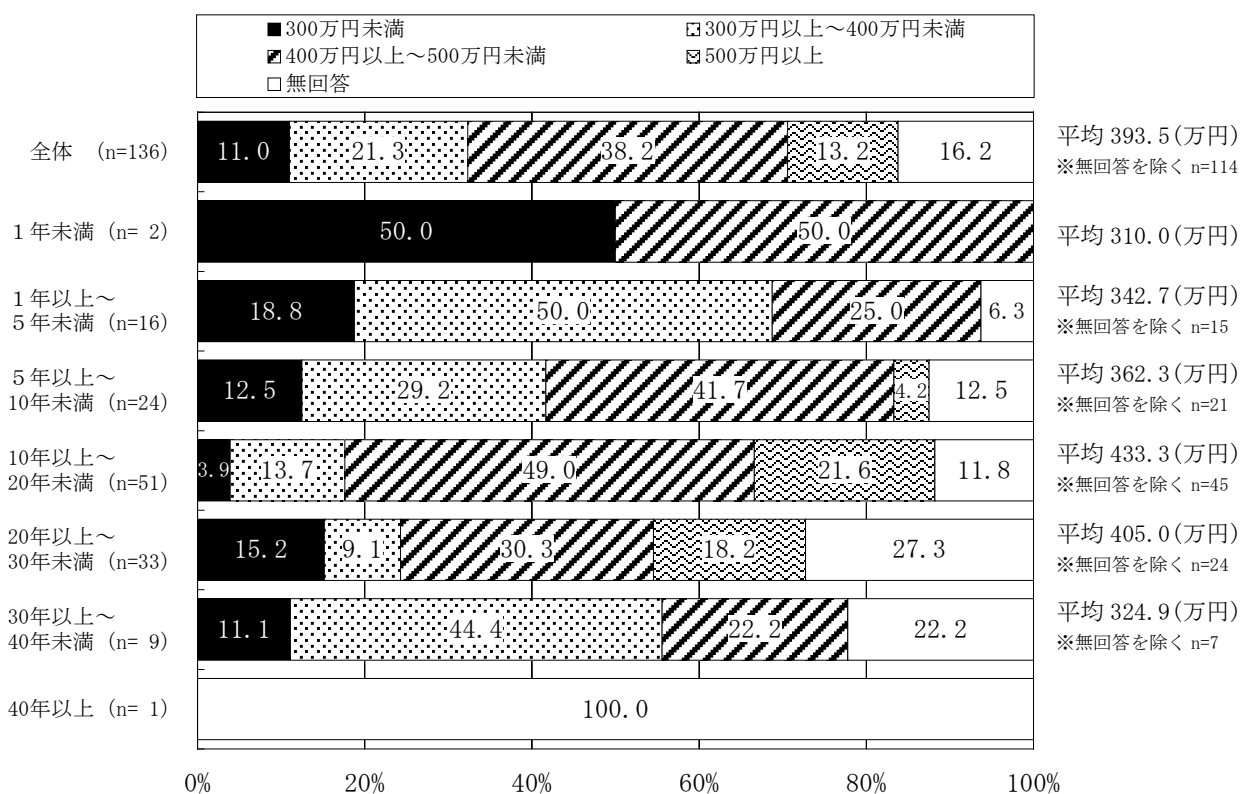
エ 経験年数別の年収

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

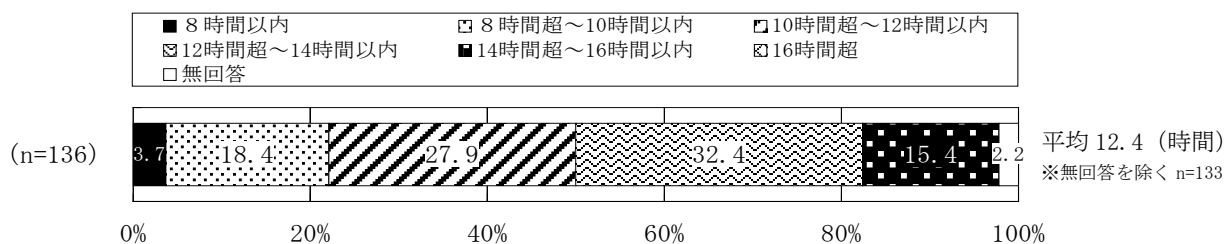
ア 1日の平均拘束時間

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>

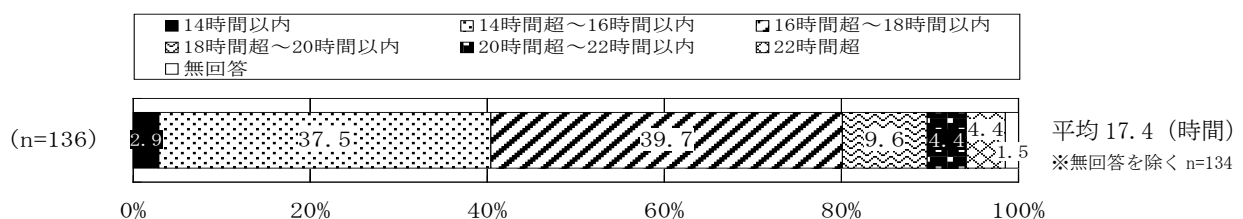


イ 1日の最長拘束時間

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

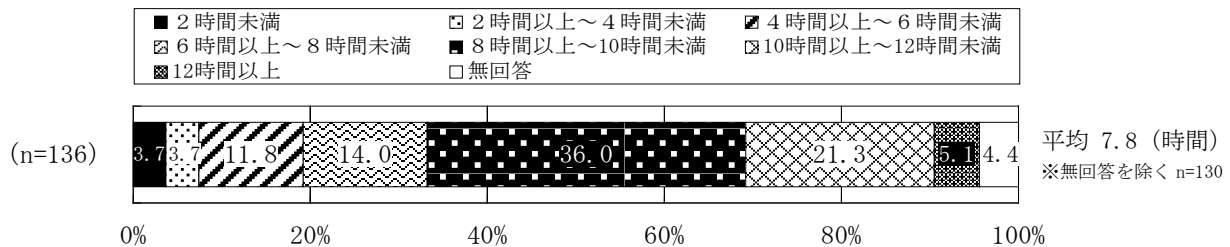
ア 1日の平均休息期間

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。

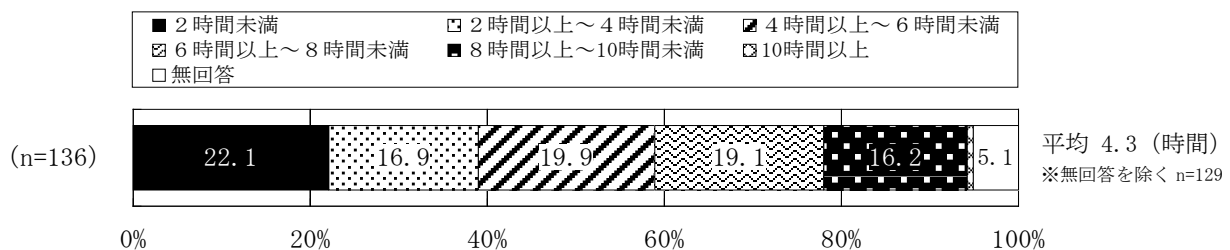
<図Ⅱ-2-(2)-1>



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

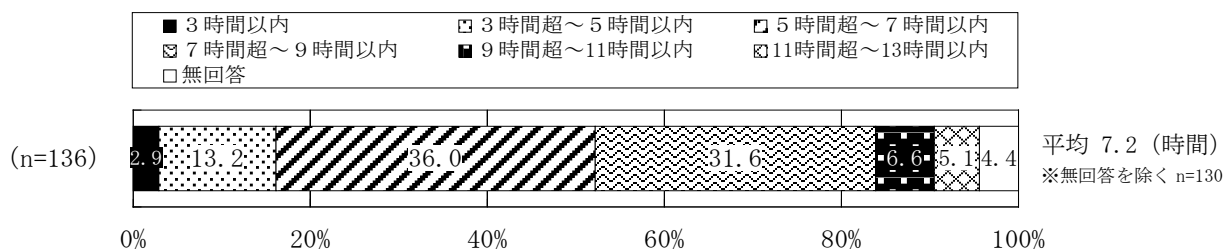
ア 1日の平均運転時間

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。

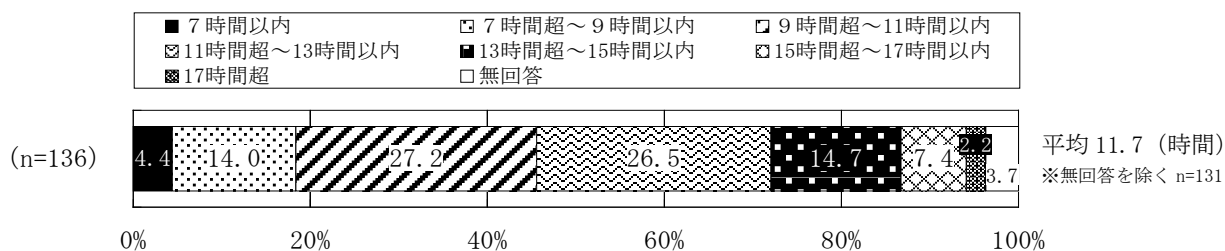
<図Ⅱ-2-(3)-1>



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>



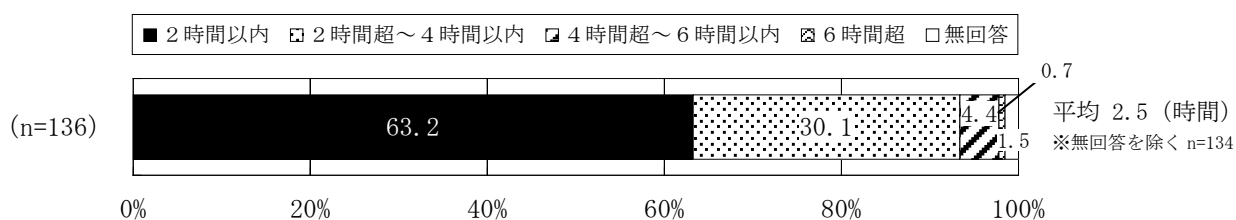
ウ 平均連続運転時間

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>

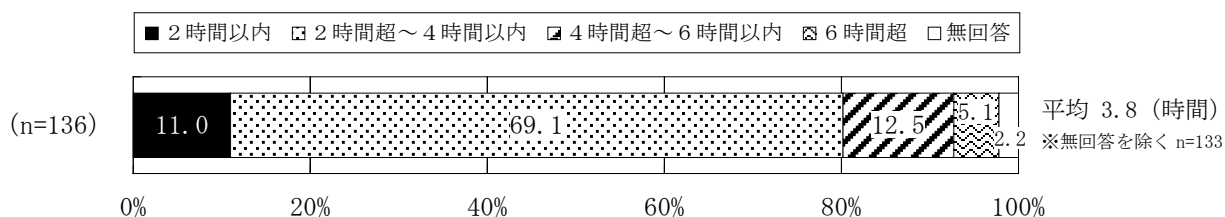


エ 最長連続運転時間

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>



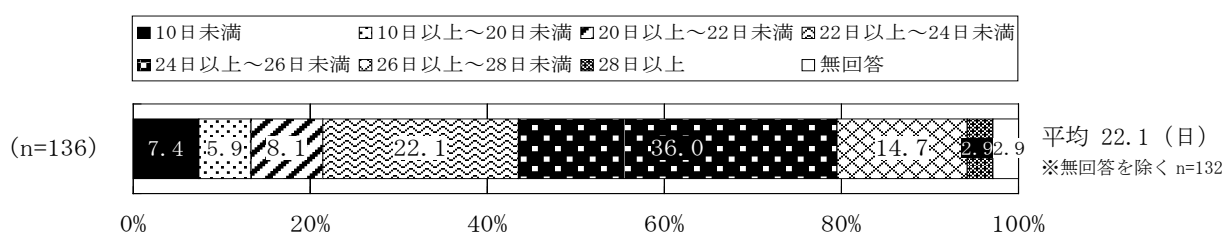
(4) 勤務日数

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日以上の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日以上の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

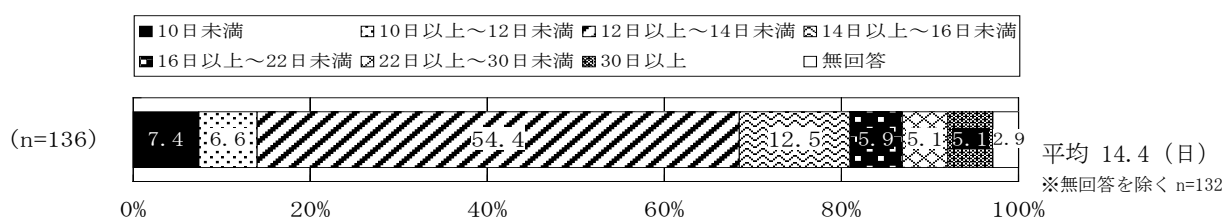
改善基準告示では、運転者に休日に労働させる場合は、当該労働させる休日は2週間に1回を超えないものとするとしてされており、運転者に対し、就業規則で毎週1回の休日を与えている事業所においては、連続勤務の最長は13日間までとなる。

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・料金の値下がりやが激しいため、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>

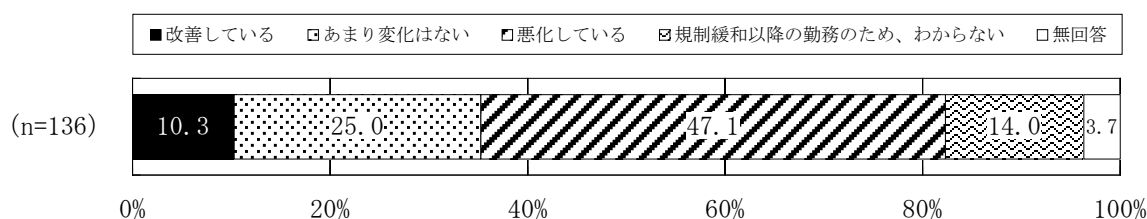


(5) 規制緩和前後での勤務状況の変化

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>

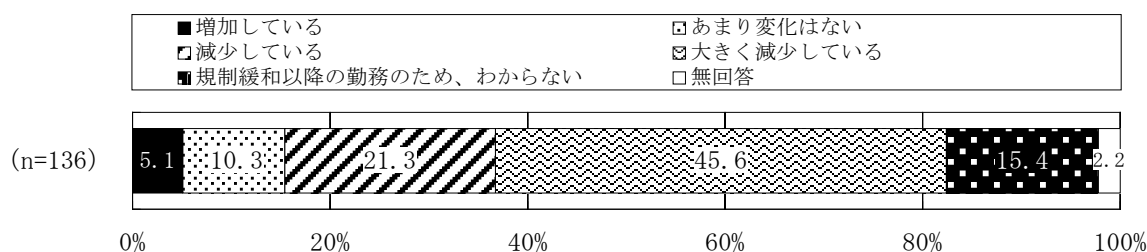


(6) 規制緩和前後での年収金額の変化

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>

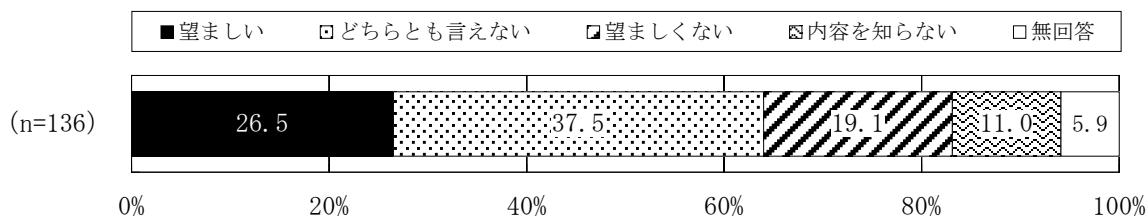


3 労働時間等の改善基準について

(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>

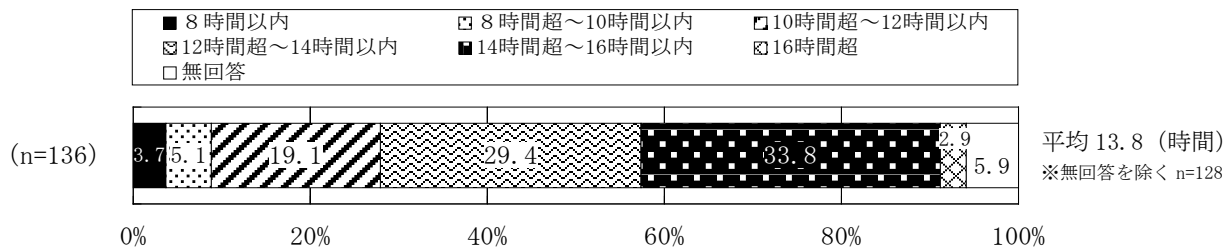


(2) 運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える1日の最大拘束時間

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>

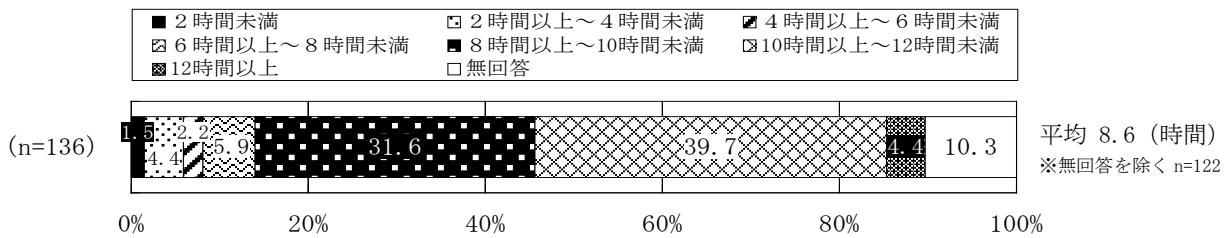


(3) 運転者が安全運行確保のために必要と考える1日の休息期間

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>

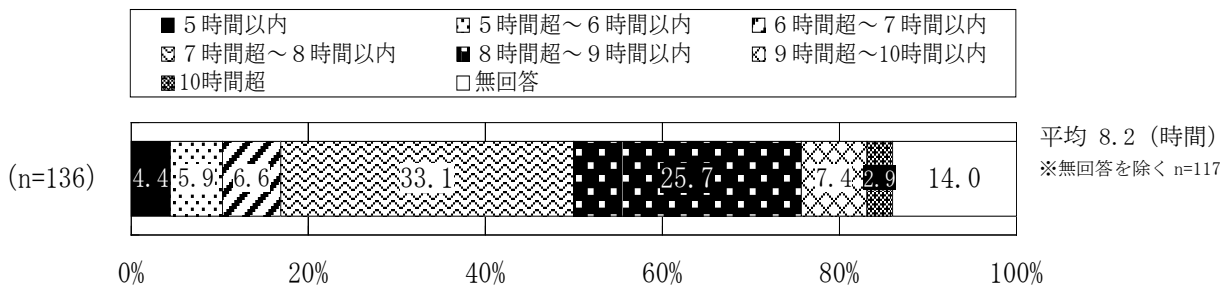


(4) 運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える1日の最大運転時間

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>

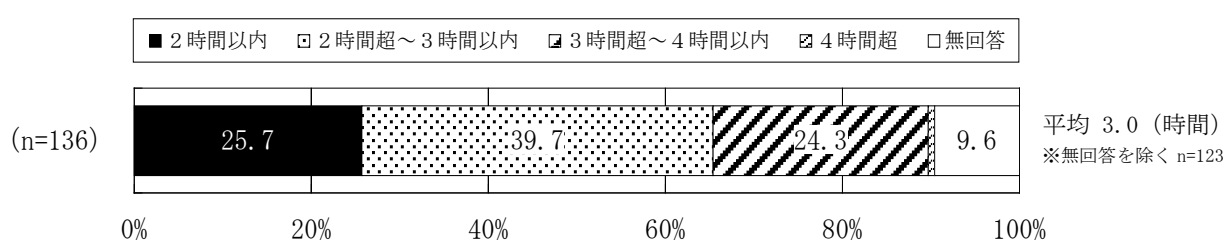


(5) 運転者が安全運行確保のために制限すべきと考える最大連続運転時間

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>

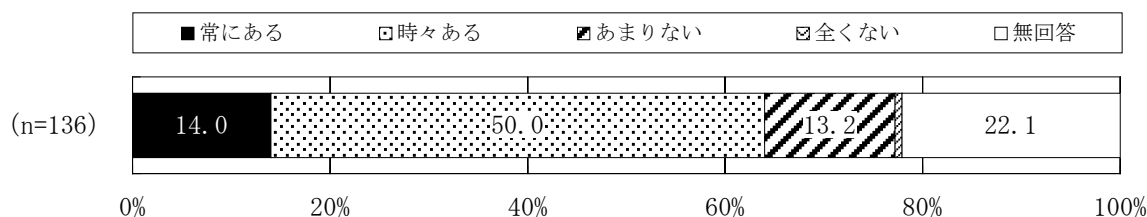


(6) 改善基準告示の内容を超える勤務の実態

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>



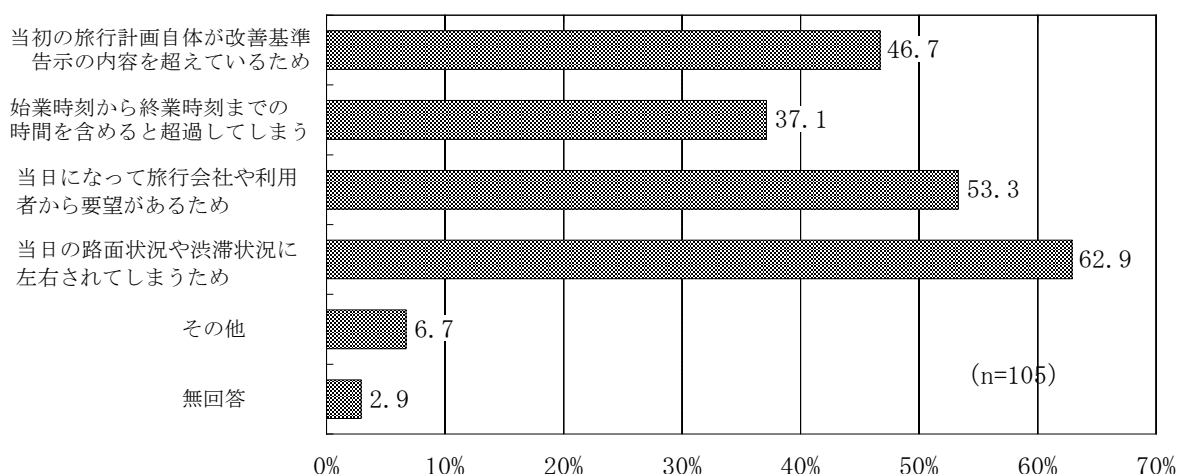
イ 改善基準告示を超過する勤務の原因

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>

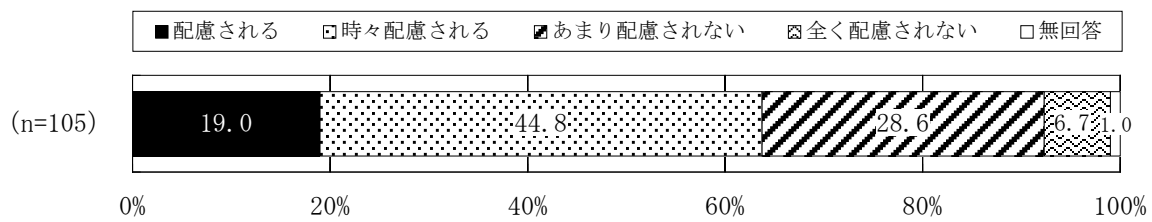


ウ 改善基準告示を超過して勤務した翌日の労務管理上の配慮の有無

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

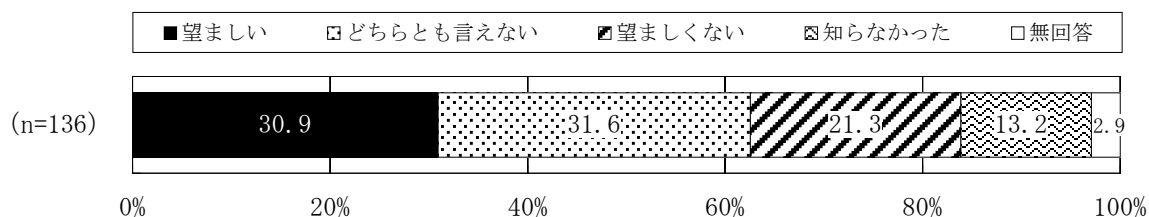
国土交通省は、平成 20 年 6 月、貸切バスの乗務距離による交替運転者の配置指針（以下「交替運転者配置指針」という。）として、「勤務時間等基準告示で定められた 2 日を平均した 1 日当たりの運転時間の上限（9 時間）に相当する乗務距離の上限は、670 km とする」との基準を試行的に定め、これを参考に適切な交替運転者の配置を図るよう貸切バス事業者及び旅行業者に周知している（労使協定等により、交替運転者配置指針よりも乗務距離が短い交替運転の配置基準を既に定めている場合を除く。）。

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。

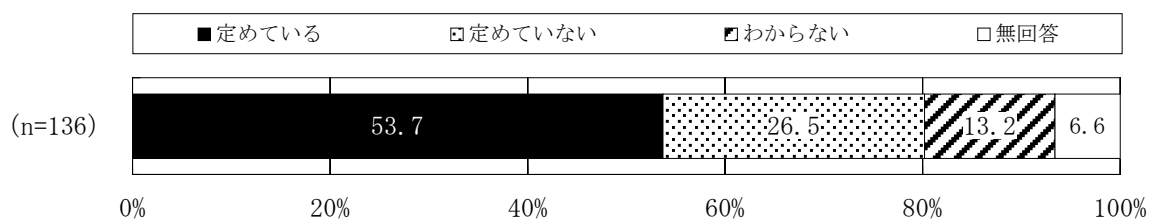
<図Ⅱ－3－(7)－1>



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

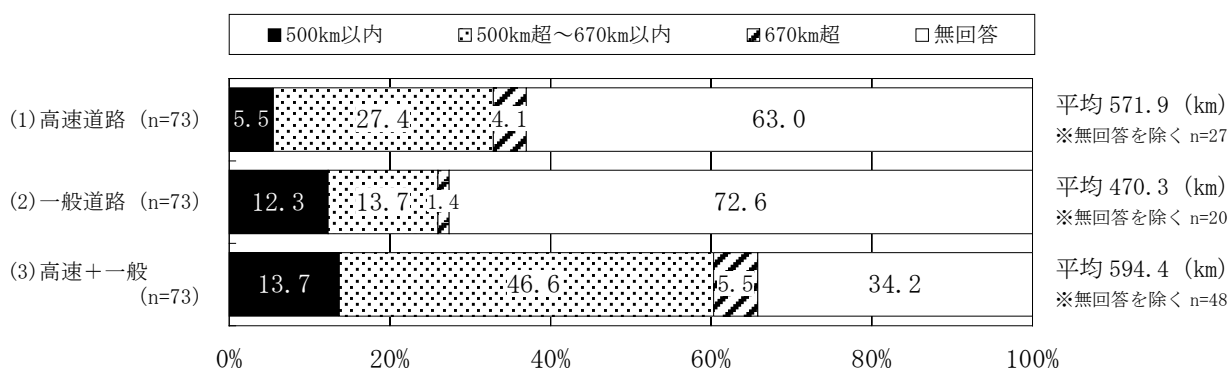
ア 交替運転者配置基準の内容

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。

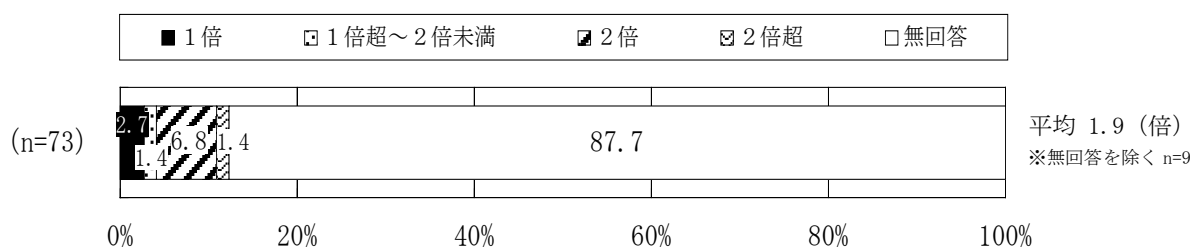
<図Ⅱ-3-(8)-1>



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>



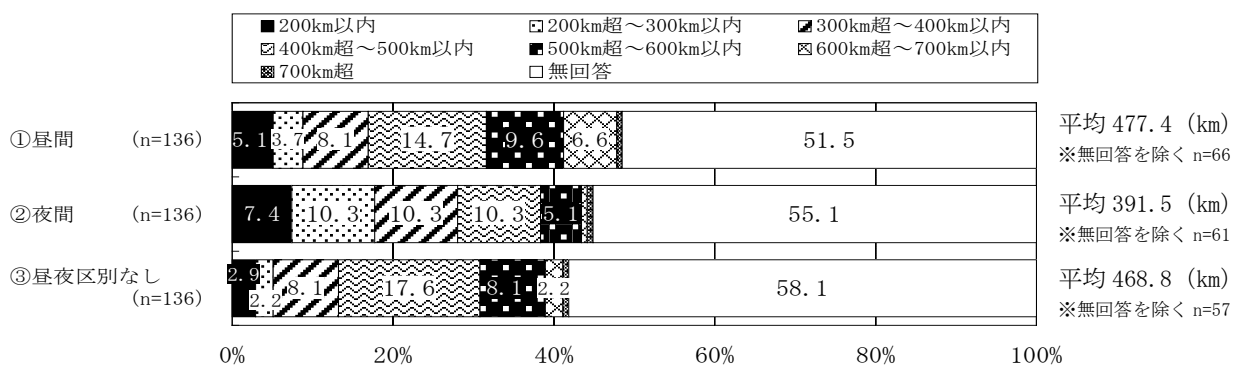
(9) 安全運行確保のために適切と考える交替運転者の配置水準

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>

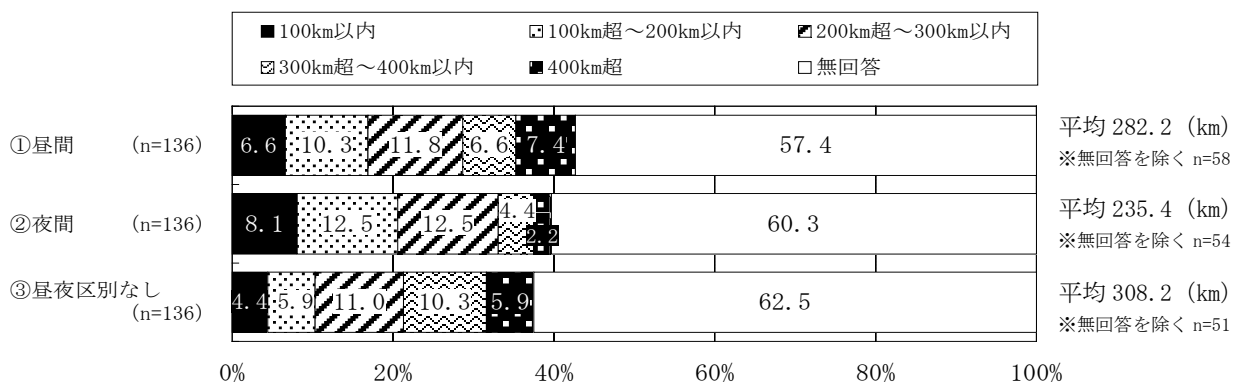


イ 一般道路における交替運転者の配置水準

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>

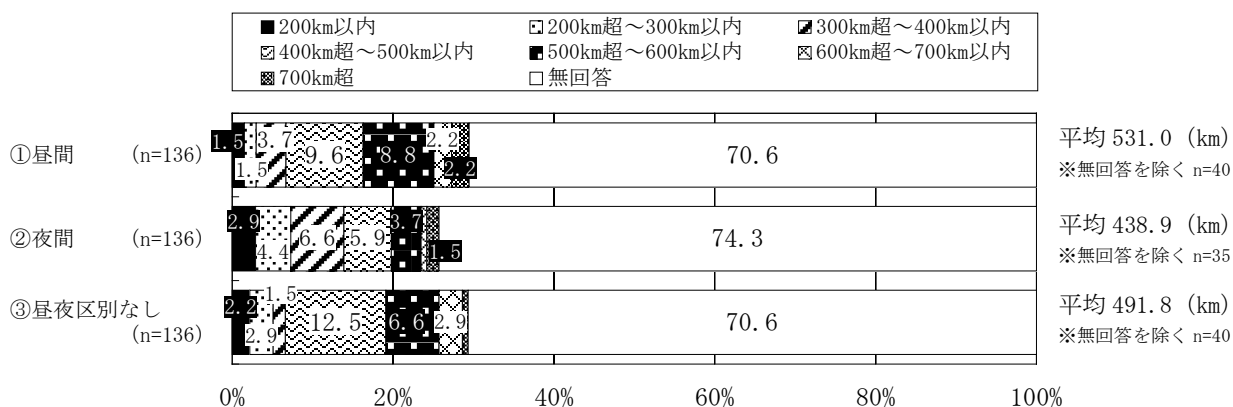


ウ 高速道路と一般道路を乗務する場合の交替運転者の配置水準

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

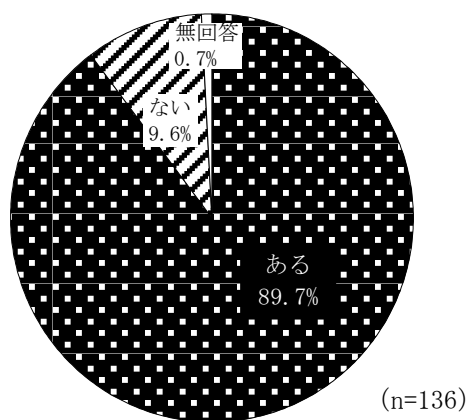
貸切バスの人身事故件数は、需給調整規制の廃止前の平成11年には365件であったものが、受給調整規制の廃止直後の12年には450件に増加し、以降はほぼ横ばいで推移している。このような中、平成19年2月に大阪府吹田市で発生したスキーツアーの貸切バス事故は、運転者の連続勤務による過労運転がその原因とされている。

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。

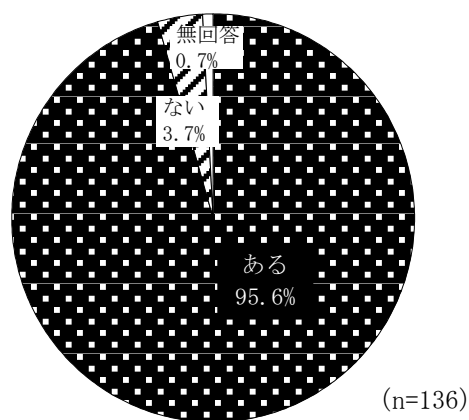
<図Ⅱ-4-(1)-1>

運転中の睡魔や居眠りの経験



<図Ⅱ-4-(1)-2>

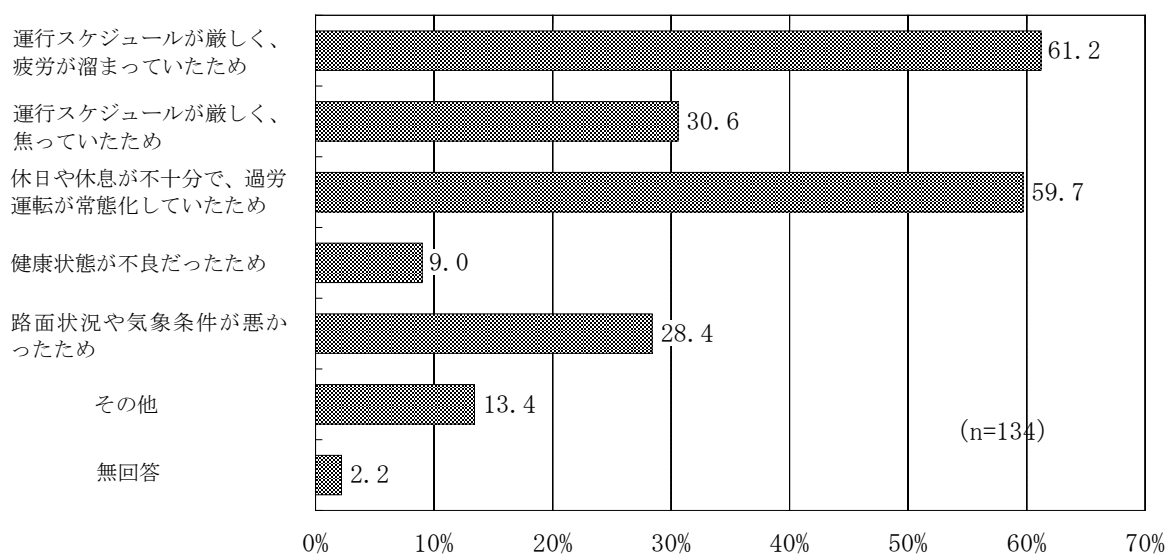
運転中のヒヤリ・ハット体験



(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。

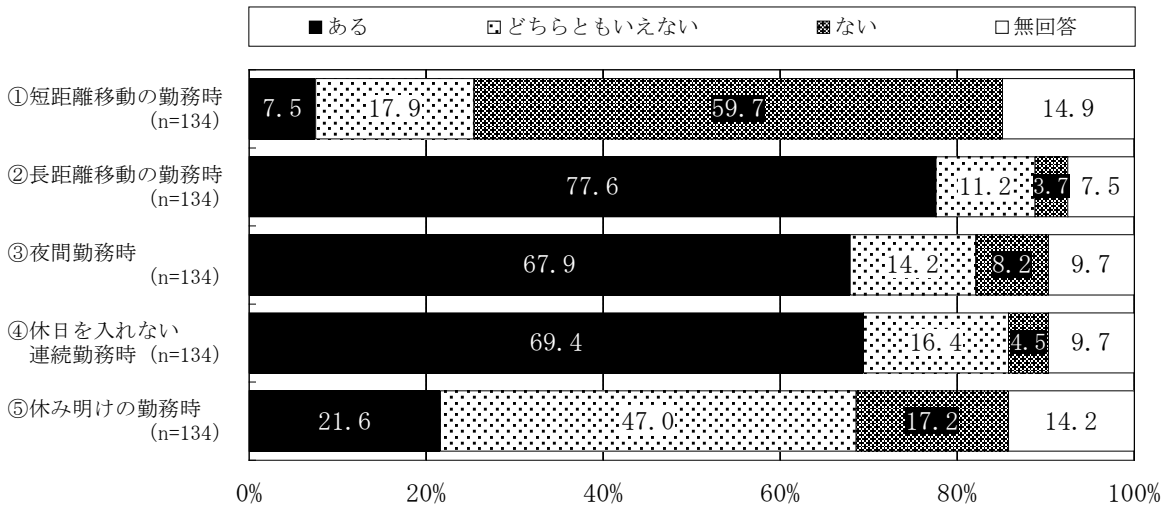


<図Ⅱ-4-(2)-1>

(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>

