

研究論文

# 旅行商品としてのツアーバスの考察

## A Study of “Tour Bus Business” as a Package Tour

廣岡 裕一

Yuichi Hirooka

和歌山大学観光学部

キーワード：ツアーバス、募集型企画旅行、運送責任

Key Words : Tour Bus, Agent-Organized Tour, Liability for Carriage

Abstract :

People taking a tour bus do not make a direct contract with a bus company; rather, they become part of an agent-organized tour contract, which includes a tour bus as part of the package tour. There is however no clear distinction between a tour bus and a regular coach service. The problem of tour bus business has been debated particularly since a bus crashed into Kanetsu expressway wall on 29 April, 2012 in Gunma Prefecture. The Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism now plans to integrate the two kinds of businesses. Tour bus business as a package tour business and its future is discussed in this paper.

### 1. はじめに

募集型企画旅行（パッケージ旅行）の形態をとりながら、主に2地点間の移動を目的するいわゆるツアーバスといわれる旅行商品が存在する。これは、バス事業者が集客するのでなく、旅行業者が企画・実施する募集型企画旅行である。この場合、旅行者は、旅行業者と募集型企画旅行契約を締結し、バス事業者は、一般貸切旅客自動車運送事業者で、企画・実施する旅行業者と運送契約を結ぶことになる<sup>1</sup>。

一方、主に高速道路を経由して2地点間の移動を目的するバスには、定期的に行きわたる乗合バスである高速路線バスも存在する。これは、一般乗合旅客自動車運送事業で、路線バスである。この場合、旅行者は、バス運行会社と運送契約を結ぶ。旅行業者が介在することもあるが、この場合の旅行業者は、一般には、バス事業者のために、旅行者に対し、代理して契約を締結する立場になるといえる。

しかし、「前者（＝高速路線バス：筆者注）は乗合バスとして道路運送法の適用を受け、後者（＝ツアーバス：筆者注）は募集型企画旅行商品として旅行業法の適用を、旅客の運送手段については貸切バスとして道路運送法の適用を受けるという法規制の違いがあり、『競争条件が公平ではない』との指摘<sup>2</sup>や「東京～大阪間の高速ツアーバス利用者に対して行った調査においては、利用者の3分の2は高速乗合バスと高速ツアーバスの違いを認識して」<sup>3</sup>いないなど、「契約

関係の違いを一部利用者は十分理解していないのではないのかとの指摘」<sup>4</sup>がある。

そこで、国土交通省は、「平成22年9月に総務省から出された『貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告』において、貸切バス事業における安全確保対策の徹底、収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証、旅行業者への指導・監督の強化等について指摘」<sup>5</sup>をうけ、「バス事業規制の見直しの方向性などを中心に、今後のバス事業のあり方について検討を行うため」<sup>6</sup>2010年12月から、「バス事業のあり方検討会」を開催し、2012年3月に新たな高速バスサービスの事業モデルを示す、『「バス事業のあり方検討会」報告書～高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて～」<sup>7</sup>を取りまとめた。

ところが、その後、2012年4月29日に、群馬県藤岡市の関越自動車道上り線で、ツアーバスが防音壁に衝突し、死傷者を出す事故が生じた。このツアーバスは、バス会社「陸援隊」（千葉県印西市）が運行し、事故はその運転手の居眠りが原因であった<sup>8</sup>。この事故で、ツアーバスの問題が世間の耳目を集め、新聞各紙は、その運営、制度の問題点を指摘した<sup>9</sup>。

そこで本稿では、まず、現行法制度の枠組みにおけるツアーバス旅行商品におけるバス事業者と旅行業者の位置付けについて確認したのち、2012年4月29日関越道事故に関する一連の報道を整理し、その後の行政の対応及び制度の改正に

ついて考察する。そのうち、ツアーバス旅行商品の問題点並びに制度の改正が及ぼす影響とこれらが旅行業に及ぼす変化の見通しについて論じる。

## 2. いわゆるツアーバス旅行商品の沿革

ツアーバスが出現する以前より高速道路を経由する乗合バスである高速路線バスは存在していた。これは、一般乗合旅客自動車運送事業で、公益性の高い免許事業である市内バスの法令及び事業者の性格がそのまま持ち込まれ、安全・安定輸送といった市内バスと同等の品質が担保されたのと同時に、市内バスと同様の法令に縛られ自由度を欠く、事業者の性格が保守的である、といった特徴を持つものであった<sup>10</sup>。しかし、都市間バスでは利害関係者が多く、バス事業者間の対立が増加し、便数配分やターミナルの乗り入れなど都市間バス免許を巡る調整は複雑化、長期化し、乗合バス免許システムを通じて都市間バス規制を行うことには限界があった<sup>11</sup>。このため、地域運輸局の裁量に近い形で、別な政策がとられたケースもあった。北海道では、1981年に、札幌～稚内間で旅行業者が親会社の貸切バスをチャーターする形態で会員制定期輸送を開始した<sup>12</sup>。これがいわゆるツアーバスの始まりと考えられるが、1986年、「貸切バス事業者が旅行業者との間にチャーター契約を締結して行う運行形態のうち、旅行者が不特定多数であり、かつ、その旅行目的が専ら旅行者の場所的移動にあるものは、乗合バス事業者との間で輸送秩序に係る問題が生ずる可能性が大きいことから、乗合旅客運送の許可申請を行わせることとする通達<sup>13</sup>」が出された。その後、途中無停車を暗黙の条件にして、乗合バスの事業区域にとられない都市間バス免許の処理が行われ、1987年から90年に、大都市と遠隔した地方都市とを結び、途中で乗降の可能性がなく、事業区域にとられずに免許が交付できる夜行直行路線の出願が急増した<sup>14</sup>。したがって、ツアーバスのような事業は広がらなかった。

高速路線は、運行時間に対する客単価は大きく一般路線に比べて収益性が高いため<sup>15</sup>、バス産業の重要な成長分野として大きな期待が寄せられている<sup>16</sup>。もともと、地方の一般路線バス事業は収益性が低く、貸切・高速部門で一般路線部門の欠損補助に回す、いわゆる内部補助がおこなわれていた。そこへ、乗合バスも2002年2月、規制が緩和されたことで新規参入のターゲットにさらされやすくなった<sup>17</sup>。こうなると内部補助ができなくなるが、立地条件のよいバス停を確保し、運行に関する宣伝を広く行うことは、新規参入事業者にとっては荷が重く、純然たる新規参入はなかなか定着できなかった<sup>18</sup>。

一方、2000年2月、貸切バスは、参入規制については免許制から許可制に、価格規制については認可制から事前届出制に緩和された。そのため、零細事業者の新規参入が目立った<sup>19</sup>。そして、事業者数、車両数、輸送人員は増加するものの運賃水準は低下していった<sup>20</sup>。そうした中、1986年

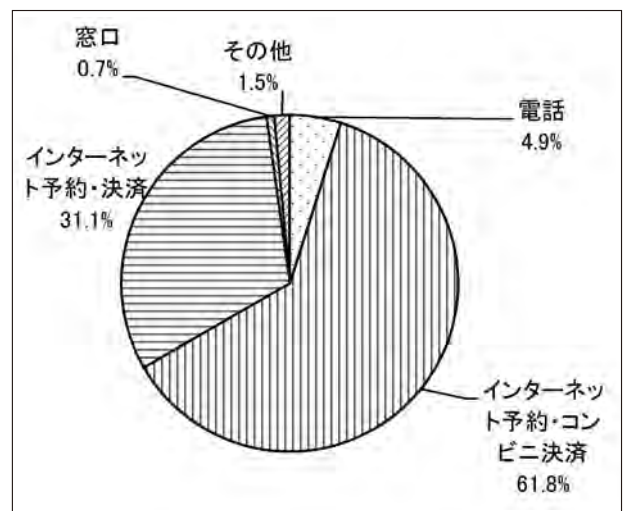
出された前述の通達が、2002年廃止される<sup>21</sup>。

その前年、2001年5月にオリオンツアーが、同年7月には西日本ツアーズ（現・ウイラー・トラベル）が東京・大阪間の高速ツアーバス事業を開始している<sup>22</sup>。これまでも、年間10日前後運行されていた帰省バスやスキーバス、加えて前述の北海道での貸切免許による都市間バスはあった<sup>23</sup>が、今日問題とされているツアーバス旅行商品としては、このあたりが起源になるといえる。

このように、2000年代に入りツアーバス事業ははじまった。もっとも、利用者を獲得するためには、まず多くの人たちにその存在を知ってもらう必要があるが、停留所のないツアーバスは既存事業者に対してマイナーな存在にとどまる<sup>24</sup>。

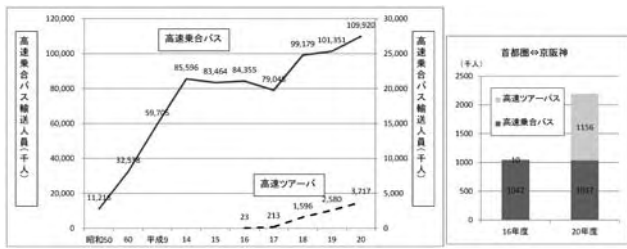
しかし、ツアーバスは、主催旅行（現・募集型企画旅行）であり、リテラー型の旅行会社で販売された。その点で旅行商品と同様、「企画」「販売」で勝負をかけた。手数料も、高速路線バスが5%前後なのに対し、15%までが集客費用という認識であったため、販売する側の収益性も高かった<sup>25</sup>。そこへ、インターネット・ケータイとコンビニエンスストアという新たな媒体が普及した。インターネット検索では、乗合バス事業者は羅列的なものにならざるを得ないが、旅行業者が運営するポータルサイトでは売れ筋・お勧め商品を前面に出すような形で構成することができる<sup>26</sup>。特に、2005年には、楽天トラベルが、利用者が乗車日や乗降場所を指定するだけで各社の空席を横断的に検索し比較検討の上予約・決済まで行えるサービスを開始した。個社での展開よりさらにマーケティングを効率化し、企画・実施会社も利用者も一気に増加させた<sup>27</sup>（図1）。このように、はじめから現在のような高い集客をしていたわけではなかったツアーバスの利用者数は、高速ツアーバス連絡協議会による推計値によると、2005年231千人、2009年

図1 高速ツアーバスの予約方法別シェア



※第6回 バス事業のあり方検討会（2011/4/25）資料5 高速ツアーバス利用者の属性と意識について（出典：「高速ツアーバスの流動量調査」（国土交通省政策統括官室）、調査対象：東京～大阪間の高速ツアーバス利用者、調査期間：平成22年11月）（<http://www.mlit.go.jp/common/000147817.pdf>（2012.9.7）より作成。

図2 高速乗合バスと高速ツアーバスの輸送人員の推移



※第7回 バス事業のあり方検討会(2011/5/27)配付資料 <http://www.mlit.go.jp/common/000147819.pdf> (2012.9.5)より作成

4800千人となっている<sup>28</sup>。特に、ツアーバスは、大都市間での設定が多く<sup>29</sup>、首都圏・京阪神間では、2004年度の高速度乗合バス1042千人、高速ツアーバス10千人から、2008年度、高速乗合バス1037千人、高速ツアーバス1156千人へと急増している(図2)<sup>30</sup>。

このように、高速ツアーバスの利用者数が急増した背景には、上述の営業努力やインターネットの普及とあわせて、柔軟な運賃設定が可能であったことがあるだろう。高速バスの運賃については、道路運送法第9条に基づいており、運賃の上限を定める際には国土交通大臣の認可が必要で、上限の範囲内で実施運賃を定める際や変更する際にもあらかじめ届け出が求められる<sup>31</sup>。一方、ツアーバスは、募集型企画旅行であるため、旅行業者が自由に旅行代金を設定できるため、需給に応じた柔軟な価格設定ができる。もちろん、貸切バスの運賃・料金も国土交通大臣に届け出る必要があり、また、運輸局から、一定の運賃・料金が設定されるように誘導されている<sup>32</sup>ため、本来であれば、旅行代金も当該届出運賃に基づいた範囲で収斂するはずであるが、いわゆる実勢運賃は届出運賃を大きく下回っていることが現状<sup>33</sup>で、事実上は、旅行業者とバス事業者間の交渉により決定されることになる。この交渉による決定が可能であるのは、旅客運送事業法規制は消費者保護を目的の一つとするものであり、(旅行業者と実利用者の関係である)B2Cの関係には旅客運送事業法規制が適用されず(旅行業者と旅客運送事業者の関係である)B2bの関係にのみ旅客運送事業法規制が適用されるとすると合理的説明が困難であり、したがって、B2Cの関係のみならずB2bの関係にも旅客運送事業法規制が適用されないと判断することが合理的、常識的で、また、旅客運送事業法規制は本来B2Cに関するものでありB2bは法も予想していないものである<sup>34</sup>ということによって説明できる。そのため、価格設定においてもツアーバスは優位になり、高速(路線)バスは、運賃届出制でも規制が厳しすぎて、(ツアーバスの)参入の脅威にさらされた事業者が選択しうる最適価格が設定できなかった可能性<sup>35</sup>が指摘されている。

### 3. ツアーバス旅行商品における旅行業者と契約関係

ツアーバスは、上述のように募集型企画旅行である。したがっ

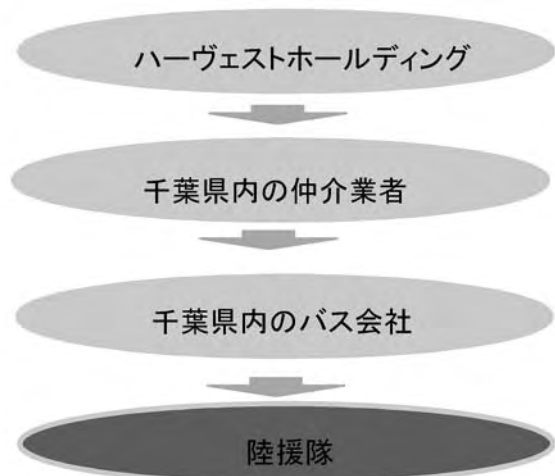
て、旅行者は、ツアーバス商品という旅行商品を企画・実施する旅行業者と募集型企画旅行契約を締結する。そして、旅行業者がバス事業者と運送契約を締結することになる<sup>36</sup>。ここでは、旅行業者は、運送サービスの提供に係る契約を、自己の計算において、運送サービスを提供する者との間で締結することとなる。この基本的な枠組みのもと、企画・実施する旅行業者を代理して旅行者と企画旅行契約を締結する受託旅行業者や企画・実施する旅行業者の運送サービスを提供する者の手配を代行する手配代行者が存在することが想定できる。しかし、いずれの場合でも、旅行者に対しては、企画・実施する旅行業者は募集型企画旅行契約に基づく責任を負う以上のものではなく、運送に関し旅客が受けた損害は運送事業者が賠償することになる。

ところで、2012年4月29日に生じた事故は、旅行業者であるハーヴェストホールディングスが募集型企画旅行として実施し、一般貸切旅客自動車運送事業者である陸援隊がバスを運行していたことは明らかであるが、その流過程は図3のようになる。この場合、「ハーヴェスト社と陸援隊が契約していたかも不明」(運輸局担当者)<sup>37</sup>であるが、新聞記事<sup>38</sup>から類推すると、ハーヴェストホールディングスは、旅行会社である「千葉の仲介業者」を手配代行者として「千葉県内のバス会社」と運送契約を締結し「千葉県内のバス会社」が陸援隊に運送を委託したと考えられる。詳細な事実関係は、現時点では、十分明らかではないが、そうであれば、運送契約の当事者は「千葉県内のバス会社」となる。

また報道によると事故被害者の中には、受託旅行業者として楽天トラベルが旅行者と企画旅行契約を締結していた例があったとみられる<sup>39</sup>。

いずれにしても、現行法制度の枠組みでは、ハーヴェストホールディングスや受託旅行業者である楽天トラベルが、本件事故に対しては、直接責任を負うものではない。しかし、

図3 陸援隊への発注の流れ



※『朝日新聞』2012.5.4、31面より作成

事故が生じた原因がバスの運行に対する何らかの無理にあり、それに旅行業者が関与している場合は、旅行業者に相当程度の過失が認められた例もある。

2007年2月に大阪府吹田市内で生じたスキーツアーバスの運転手の居眠り運転による事故にかかる、バス会社が旅行業者に未払運行代金との相殺後の残額の支払を求めた事案では、被告の旅行業者が被った損害額につき、一部、被告旅行業者の過失を認定している。この事件では、原告のバス会社が、被告の従業員から、自分のところのあぶれている客を乗せることができることもあって他社のツアーのために臨時便を運行させるよう求め、当初、運転手が足りないことを理由に、原告はこの要請を断っていたが、断り切れずに運転手の配置換えをした。そのため、被告旅行業者の本件バス便の運転手の交代要員がなくなったため1人に運転することになり、このことは被告の従業員も了承していた。ここでは、この事故の直接の原因は、運転手の居眠り運転であり、事故について第一次的な責任を負うのは、あくまで原告であり、これは、原告の労務管理上の問題があったものと認められる、また、臨時便の運行を原告に強く求めていたのはあくまで臨時便を催行する旅行業者であり、被告の従業員は、電話で数回程度、臨時便の運行要請をただけにすぎないし、真にバスの運行の安全を最優先に考えるのであれば、原告はこの要請を断るのが相当であったというべきである、としたが、居眠り運転（本件事故）の一因が被告の従業員の要請等の諸事情のほか、本件に現れた一切の事情を考慮すると、被告が被った損害額につき、2割の過失相殺をするのが相当であるとしている<sup>40</sup>。

#### 4. 関越道事故についての旅行業者と旅行者の関係にかかる報道

これまで述べたように、ツアーバスに関しては、いくつかの問題がみられ、行政においてもその検討がなされていた。そうしたところに、2012年4月29日、関越自動車道で、ツアーバスによる死傷者を出す事故がおきた。この事故は、ハーヴェストホールディングスが募集型企画旅行として企画・実施したツアーバスで、バス事業者である陸援隊が実際の運行をしていたものである（第3章、図3参照）。バスは、4月28日金沢駅を出発し、高岡駅でさらに旅行者を乗せ、29日、新宿駅、東京駅を経て東京ディズニーリゾートへ向かう予定であった<sup>41</sup>。

本章では、関越道事故について、特に、旅行業者と旅行者の関係についての新聞報道がどのように推移したか、を整理してみる。

『日本経済新聞』は、事故直後、企画・実施旅行業者である『ハーヴェストホールディングス』の橋本卓也専務が29日の記者会見で『事故を起こし大変申し訳ない』と謝罪した。一方、運行計画には『法令上の問題はない』との認識を示した<sup>42</sup>と伝えた。さらに、5月1日に、企画・実施旅行業者の社長が事故後「初めて記者会見し『参加いただいたお

客さまがこのようなことになり、大変申し訳ない』と謝罪した」と伝えるとともに「格安料金での運行が事故に結び付いたのではないか、との質問も出たが『そういうことは絶対にない』と反論したと伝えている<sup>43</sup>。また、『朝日新聞』も1日夜、社長が『「大変申し訳ございません」と謝罪した」。被害者や家族に会い「謝罪や補償について説明しており、保険で賠償していくという<sup>44</sup>と伝えている。一方、『毎日新聞』は、被害者の家族の話として「バス運行会社、旅行会社にも責任を取ってほしい<sup>45</sup>と伝えている。

その間、各紙は、受託旅行業者である楽天トラベルが、事故翌日の4月30日、同社のサイトを通じた被害者20人に乗車の感想を求める電子メールを送っていたことを報じている。<sup>46</sup>

その後、企画・実施旅行業者の社長が、被害者への訪問時、「事故について、遺族に『我々は（事故の）加害者です』と話した<sup>47</sup>、初の被害者説明会で企画・実施旅行業者は、「旅行業法に基づき加入している『特別補償』の説明にとどまり、参加者からは『規定の補償だけでは不十分』との声があがった<sup>48</sup>、2回目の被害者説明会が中止されたのち、遺族の話として、企画・実施旅行業者の「提示した保険の内容については『あれで終わりでは（少額で）納得できない。被害者同士で連絡を取り合いたい』<sup>49</sup>、また、被害者の家族が「説明会を開かないとは『自分たちに責任がない』と言うようなものと憤った<sup>50</sup>などの報道がなされた。

そして、6月9日には、企画・実施旅行業者から、遺族や被害者に、「『特別補償』以上に補償金を上乘せしないとする書面が届いた。『原則として、弊社には、事故についての責任は発生しない』としており、遺族らから憤りの声が上がっている<sup>51</sup>と報じている。一方、遺族らが「被害者の会」を結成し、6月10日に初会合を開き、企画・実施旅行業者に「事故の損害賠償責任を追及していく方針を決めた<sup>52</sup> 企画・実施旅行業者の「対応に『誠意を感じない』として、訴訟も視野に事故の責任を追及していく方針を確認した<sup>53</sup>、「旅行会社の責任を追及するため、民事訴訟を検討することを決めた<sup>54</sup>など伝えている。さらに被害者の会は、7月14日、企画・実施旅行業者に対する「損害賠償請求訴訟や国土交通省への要望などを協議した<sup>55</sup>と報じている。

#### 5. 関越道事故後の行政の対応と制度の改正

##### 1) ツアーバスにかかる事業への対応と制度の改正

第1章で示したように、関越道での事故が発生する前に、国土交通省では、2010年より「バス事業のあり方検討会」が開催され、2012年3月に報告書が出されている<sup>56</sup>。「高速乗合バス規制の見直し案」を示し、「柔軟な供給量調整の実現」のために、事業の管理の受委託の許可の対象の拡大するアウトソーシング規制の緩和、乗合バス車両と貸切バス車両の併用を可能とすること、柔軟な便数設定のために運行計画

規制を緩和すること<sup>57</sup>や現在の高速乗合バスと高速ツアーバスを一本化して、新たな高速乗合バスとすることを示している。新たな高速乗合バスは、乗客である利用者は乗合バス事業者と乗合運送契約をするが、国土交通大臣は道路運送法第35条による事業の管理の受委託の許可をして、乗合バス事業者は貸切バス事業者と運行委託契約をすることを可能とするものである<sup>58</sup>。そして、集中移行期間とした平成24年度・25年度の工程表も示している<sup>59</sup>。

このように、国土交通省においては、事故発生前から高速ツアーバスについて検討し、新たな高速乗合バスとすることを指向していたが、事故発生後、当面の対応としていくつかの対策を講じた。

まず、直後の5月7日、高速ツアーバスを含む貸切バスの安全確保のために、高速ツアーバスを運行している全国の貸切バス事業者(約200者)、旅行者(約60者)に対し、5月・6月に重点的な立入検査を実施することを発表した<sup>60</sup>。そして、5月29日「高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会」を設置した<sup>61</sup>。また、6月11日には、「高速ツアーバス等貸切バスの安全規制の強化について」<sup>62</sup>を発表し、その「今夏の多客期の安全確保のための緊急対策」の中で、「安全確保のための基準等の強化」として、乗務員の運転時間等の基準・指針等の見直し、運送に関する文書の作成・保存の義務付け、旅行者の禁止行為に旅行の安全に係る事項を追加や、「安全等に関する適切な情報の提供・把握」として、「『高速バス表示ガイドライン(仮称)』及び『輸送の安全を確保するための貸切バス選定ガイドライン(仮称)』の策定・活用の周知」、「旅行者による『安全運行協議会(仮称)』の設置の推進」、「旅行者による利用者への安全情報提供の義務付け」などを示した<sup>63</sup>。

立入検査の結果は、貸切バス事業者については、298者のうち250者(83.8%)に法令違反の指摘を行い、そのうち48者(16.1%)が重大又は悪質な法令違反に係るもので、また、旅行者については、59者のうち28者(47.4%)に法令違反の指摘を行ったことを7月18日、発表している<sup>64</sup>。また、同日には、高速ツアーバス等の夜間運行において、交替運転者の配置基準を原則として、実車距離が400kmを超えた場合、特別な安全措置を実施し、その内容について公表している場合であって、実車距離が500kmを超えた場合とするなどの「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」の一部改正を公布し、7月20日から施行している<sup>65</sup>。また、6月25日には、「高速ツアーバスに係る緊急対策の実施状況について」が発表され、緊急対策項目として、「高速ツアーバス運行事業者リストの作成・公表及び同リストの活用」、「旅行者・貸切バス事業者間の書面取引の義務化」、「『高速バス表示ガイドライン』の策定について」、「『輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン』の策定について」、「旅行業法の制度の見直しによる安全対策強化」などが示さ

れた<sup>66</sup>。そして、6月29日、高速ツアーバス運行事業者リストが公表<sup>67</sup>、「高速バス表示ガイドライン」が策定<sup>68</sup>、旅行者、地方自治体、学校その他の発注者が貸切バス事業者を選ぶ際のポイントや、発注の際の留意点を示した「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」<sup>69</sup>の策定などがなされた。特に、旅行者が関わる部分では、通達「高速ツアーバス等を企画・実施する旅行者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について」<sup>70</sup>で、旅行者・貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、運送に関する文書の作成・保存を義務付けられた。また、旅行業法施行規則第10条の旅行業務取扱管理者の職務として、第9号に「旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項についての明確な記録又は関係書類の保管に関する事項」が加わり、第10号として「取引の公正、旅行の安全及び旅行者の利便を確保するため必要な事項として観光庁長官が定める事項」が追加された。第10号の観光庁長官が定める事項としては、通達で貸切バス事業者を利用した企画旅行を企画・実施する場合に、旅行に関する計画の作成及び企画旅行の円滑な実施のための措置を行う営業所の旅行業務取扱管理者として選任された者に限り、「旅行の安全を確保するため、貸切バス事業者の安全の確保に関する取組みについて把握し、必要な場合には改善又は是正を求めること」と「旅行の安全に関する各種法令・通達や安全性向上に資する取組み等について、貸切バス事業者との間で必要に応じて情報共有等を図ること」が掲げられている<sup>71</sup>。そして、禁止行為として、第37条の9に「運送サービス(専ら企画旅行の実施のために提供されるものに限る。)を提供する者に対し、輸送の安全の確保を不当に阻害する行為」が加えられた。また、旅行者等が旅行者と締結する契約等に関する規則第13条の広告の表示事項には、旅行者が提供を受けることができる「サービスに専ら企画旅行の実施のために提供される運送サービスが含まれる場合にあっては、当該運送サービスの内容を勘案して、旅行者が取得することが望ましい輸送の安全に関する情報」が加わった。具体的には、前者については、旅行業法施行要領<sup>72</sup>を改正して、例として、「最高速度による継続的な走行を前提とするなど、他の法令に違反しないものの、現実には実施が困難な旅行計画に基づいた運送サービスに関する契約を貸切バス事業者と締結することや、当初予定していた運送サービスに関する契約の内容を旅行の出発日の直前又は一方的に変更することなどにより貸切バス事業者の安全の確保が困難になる場合」や「旅行者が、旅客の乗降時の安全の確保が十分でない場所を乗降場所として選定する場合」をあげている。また、後者については、「企画旅行に関する広告の表示基準等について」<sup>73</sup>を改正して、「高速ツアーバスを企画・実施する場合は、企画旅行であることを明確にし、特に企画旅

行以外のものが近接して表示される場合は、その違いが一見して分かるようしなければならない。この場合、利用予定貸切バス事業者を表示することとし、事業者名が一つに特定されていることが望ましいが、これが困難であれば、『A バス会社 その他』等の範囲が不明確な記載を行わずに『Aバス会社 又はB バス会社』のような限定的な記載方法により複数列記すること』などを加えている。

なお、国土交通省は、7月30日、「新高速乗合バスについて」を定めて公表し、31日、道路運送法施行規則を改正し、長距離急行運送の運賃及び料金の設定又は変更の届出及び運行計画の設定又は変更の届出を従来、実施予定日の「30日前までに」であったのを「7日前までに」に改めた<sup>74</sup>。

## 2) 当事者への対応

運行していた貸切バス事業者である有限会社陸援隊には、関東運輸局が、4月30日、5月2日、5月9日に特別監査を実施し、関係法令の規定に違反している事実を確認し、事業の許可の取消処分該当することとなったため、6月16日に聴聞を実施し、6月22日付けで許可の取消処分を行った。なお、有限会社陸援隊には、「認可を受けずに車庫の新設・廃止をしていたこと」「届出をしないで事業計画の変更を行っていたこと」「発地及び着地のいずれもが営業区域外に存する運送を行っていたこと」「運転者の過労防止に関する措置が不適切であったこと」「日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いたこと」「保安基準に適合していない事業用自動車を運行の用に供していたこと」「一般貸切旅客自動車運送事業の名義を他人に運送事業のために利用させていたこと」など28項目の違反事実が確認されている<sup>75</sup>。また、当該事故の運転手については、有限会社陸援隊の名義を借りて国土交通大臣の許可を受けずに旅客自動車運送事業を営んでいた事実が確認されたため、7月18日付けで自家用自動車の使用禁止処分の行政処分を行っている<sup>76</sup>。

一方、企画・実施旅行者であるハーヴェストホールディングスには、観光庁が行政処分を課すべく6月18日に旅行業法第23条の2第1項の規定に基づく聴聞を開催した<sup>77</sup>。聴聞では、「処分原因は事実として存在しないか、仮に存在しても軽微な違反」と陳述書で反論した<sup>78</sup>が、「所定の外務員証を携帯しない者に、外務員としての業務である旅行代金の収受を行わせていた」こと、「貸切バス事業者の営業区域外となる運送サービスの提供をあっせんした」こと、「貸切バス事業者に配車指示書が到達したことの確認を行わず、旅行に関する計画に定めるサービスの旅行者への確実な提供を確保するために旅行の開始前に必要な措置を講じなかった」ことを理由に、本社営業所における旅行業務を47日間停止する処分にした<sup>79</sup>。なお、ハーヴェストホールディングスは、7月4日付で一般貸切旅客自動車運送事業、同月5日付で旅行業について事業の廃止届出書を提出し旅行業登録については7

月6日付で抹消されている<sup>80</sup>。そして、7月26日、破産手続開始決定を受けた<sup>81</sup>。

## 6. 考察

### 1) 新聞報道と当事者の対応

新聞報道では、ツアーバス旅行商品を企画・実施する旅行者の対応につき報道するとともに、事故被害者・家族が旅行者に損害賠償責任を求める報道をしている。事故被害者・家族が旅行者に損害賠償責任を求める意向を示すのは、旅行者が旅行契約に対して持っている一般的な認識である<sup>82</sup>。しかしながら、新聞報道自体は、企画・実施する旅行者であるハーヴェストホールディングスや受託旅行者である楽天トラベルに、一部行間からその責任を詰めるニュアンスは感じられるが、直接事故自体の責任を追及しているふうには感じられない<sup>83</sup>。特別補償の説明の報道も含め新聞報道関係者においては、旅行者と旅行者の旅行契約のあり方については、疑問はもちながらも、その理解はある程度なされてきたものとみられる。しかしながら、本件は、図3に示す流通経路が明らかになっている。報道では、企画・実施旅行者であるハーヴェストホールディングスと実送業者である陸援隊がクローズアップされているが、第3章で論じたように「千葉県内のバス会社」が運送契約の当事者であれば、運送契約に対して責任を負うことになり、もし、運送契約の当事者とならないのであればその理由があるはずである。しかし、そのあたりの状況については、報道されていない。記事<sup>84</sup>では「備車(ようしゃ)」<sup>85</sup>という語が使われているものの図3に示される4者の関係が、より明らかに説明されれば、本件の問題点がより明確に示せたのではないかと考える。

### 2) 行政の対応

国土交通省は、7月30日に「新高速乗合バスについて」を公表し、高速乗合バスと高速ツアーバスの一本化を図る方向性が示されたが、これは、既定された政策であったと考えられる。もっとも、過労運転を防止するため、交替運転者の配置基準等の改正には、高速ツアーバス等の夜間運行についてのもので、「過労運転防止に係る緊急対策」や「暫定措置」<sup>86</sup>という点から今回の事故の影響を感じさせる。居眠りによる事故やアンケート結果<sup>87</sup>を鑑み現況を追認しきれないと判断し安全措置を高める方向性を示したといえる。

一方、当事者への行政処分については、陸援隊への処分は違反が累積したことにより取り消し処分がなされたことが公表されているが<sup>88</sup>、前節で述べた「千葉県内のバス会社」についての取り扱いが不明であり、十分に本件の当事者関係が明らかにされていないのではないかと懸念が生じる。

また、企画・実施旅行者であるハーヴェストホールディングスに対して、観光庁が課した処分は、その原因についてハーヴェストホールディングスが、「仮に存在しても軽微な違反」と

陳述書で反論しているように、報道等世論の圧力を感じた対応であった懸念がある。処分の原因は、「外務員証の不携帯」「貸切バス事業者の営業区域外となる運送サービスのあっせん」「貸切バス事業者への配車指示書の到達の未確認」であるが、いずれも直接旅行の安全にかかわるものとは考えられず、形式的な違反である。なお、「外務員証の不携帯」は旅行業法第12条の6第1項、「貸切バス事業者の営業区域外となる運送サービスのあっせん」は旅行業法第13条第3項の旅行地において施行されている法令に違反するサービスの提供を受けることをあっせんすることであるが、「貸切バス事業者への配車指示書の到達の未確認」は、旅行業法第12条の10の企画旅行の円滑な実施のための措置を行わなかったことである。当初、「事故を起こしたツアーでは、同社が参加者用に作った書類に、バスの運行を依頼した『陸援隊』（千葉県印西市）の名前を記載していなかったことが判明。これが旅行業法で定める旅程管理義務違反に当たる可能性が強く」と報道<sup>89</sup>されていた。しかし、旅行者等が旅行者と締結する契約等に関する規則第9条第1号ロ、同第3条第1号ホで、旅行者が提供を受けることができる旅行に関するサービスの内容があげられているが、通達「企画旅行に関する広告の表示基準等について」3.(6)①イでは「少なくとも出発地から最初の目的地及び最後の目的地から帰着地への主要な運送機関が航空、鉄道、船舶の場合には運送機関の名称を記載すること」とバス・自動車が含まれないため<sup>90</sup>この件は違反と判断されなかったとみられる。なお、配車指示書の到達の未確認については、旅行業法施行規則第32条第1号が旅行の開始前に必要な措置を「予約その他」と表現していることからここに「配車指示書の到達の未確認」を含めることには、あらかじめ当事者の想定が及ばない惧れが考えられるという点で、違和感を覚える。国土交通省が実施した緊急重点監査の結果では、貸切バス対象事業者298者中「運行指示書を作成していない」が5者で、「営業区域外で運送していた」が50者であった。また、立入検査を実施した高速ツアーバスを企画・実施している旅行者59者中貸切バスの営業区域外の運送が認められたのは2者である<sup>91</sup>。「外務員証の不携帯」の実態については把握できないが、いずれも軽微な違反で、他でも常態化していたことがうかがえるが、それによる処分は、本件以外では確認できない。したがって、本処分は、当該違反を本来的な原因とするよりむしろハーヴェストホールディングスに対する報道等世論の圧力を感じた結果である感を否認しない。本来、このような違反がただちに処分に値するものであるなら、事故の有無にかかわらず摘発されるべきものである<sup>92</sup>。ハーヴェストホールディングスは、「事故後、業務停止したことや信用が低下し、取引先から契約打ち切りが続いたことなどを挙げ、事業継続は困難になったとして」<sup>93</sup>破産申し立てしたが、行政が旅行業界の実情を棚上げにし、予防的措置を取らずに、本来は契約

上事故に対する責任のない旅行者に、一般的な結果に対する認識をもとに処分を行ったことには疑念を感じる。

### 3) 制度改正が及ぼす影響

通達「企画旅行に関する広告の表示基準等について」では、高速ツアーバスについては利用予定貸切バス事業者を限定列挙することになった。前節で述べたように、従来は、バス・自動車が含まれなかったため、旅行者は当日乗車時まで乗車するバス事業者が分からない状況であった。同通達では取引条件説明書面においては、主要な運送機関である航空、鉄道、船舶の場合や宿泊機関は限定列挙することを求めているが、バス・自動車は対象でなかった。運送責任は、バス・自動車事業者にあるため、現行の企画旅行契約のスキームからは、それが分からないということは、旅行者は責任の拠りどころをチェックできない点で問題があり、そのため企画・実施旅行者に責任を求める傾向が生まれることが否認しない状況を創出していた。これは、あわせて旅行者等が旅行者と締結する契約等に関する規則が改正され、取引条件の説明、説明書面、契約書面記載事項、募集型企画旅行の広告の表示事項に「運送サービスの内容を勘案して、旅行者が取得することが望ましい輸送の安全に関する情報」が加わったこととあわせて、旅行者に対し責任の主体が明確にされ、また、旅行者自身も情報を得ることで判断が可能になり当事者意識が高まると考えられる。通達では貸切バス事業者限定列挙は高速ツアーバスに限っているが、バスツアーなど主にバスを利用する旅行にも拡大されるべきだと考える。

とはいうものの、この拡大は国内旅行においては比較的容易に対応できると考えるが、海外旅行においては、現状では国内ほど容易に進まないことが推測できる。

通達「高速ツアーバス等を企画・実施する旅行者が旅行者又は旅行に関するサービスを提供する者と締結した契約の内容に係る重要な事項について」は、旅行者・貸切バス事業者間の運送に関する文書の作成・保存を義務付けた。通達の表題は「高速ツアーバス等」となっているが、内容は貸切バスを用いた企画旅行全般に適用される文章となっており、文書のモデル様式も別添されている。これには、旅行業関係者から「内容を見る限り、高速ツアーバスだけでなく、海外・国内を問わず、すべての企画旅行の貸切運送が対象となっている」<sup>94</sup>ことへの懸念もみられる。この通達には、明文で海外は除外されるという記載はなく、これが実際に海外の貸切バス事業者に対しても適用されるのであれば、日本の制度に基づいて列挙された記載事項などを含めて現実的ではないが、ここでいう「貸切バス事業者」とは日本の道路運送法でいう一般貸切旅客自動車運送事業者であるとして、海外の貸切バス事業者は対象外であるという解釈の可能性はあるのではないかと考えられる。

しかし、旅行業務取扱管理者の職務として、旅行業法施

行規則第10条の第9号に旅行サービス提供者と締結した契約の内容記録、関係書類の保管が加わっており、ここでは、海外の貸切バス事業者や宿泊機関も対象になるものと考えられる<sup>95</sup>。日本の旅行者は、ツアーオペレーターと呼ばれる手配代行者を通じて海外の地上手配をすることが多く、ツアーオペレーターを旅行サービス提供者ととらえず、実際の旅行サービス提供者と企画・実施旅行者との間で契約がなされ、その内容記録、関係書類が求められるのであれば、まずは、そのためのシステムの構築が必要になる。もっとも、この構築は、ただちに完成させることは困難かもしれないが、旅行者、企画・実施旅行者、実際の旅行サービス提供者、ツアーオペレーターの契約関係と責任の所在の明確化が可能になるため、それに向けた検討が求められる。

一方、この改正は、別の側面からみると、旅行業務取扱管理者の権限が拡大されたと見ることもできる。旅行業務取扱管理者は、行政主導による消費者保護のための政策の手段のひとつとして導入された<sup>96</sup>といえるが、その職務が、対旅行者のB2Cのみならず、消費者保護にかかわるもの対事業者のB2bの部分がより広がったことは、その存在意義が増したことになる。旅行業務取扱管理者により権限を与えてその強化をすることは、その運用には注意を払わなければならないものの、旅行取引におけるフレキシブルな環境の創造の糸口にもなり、旅行産業の発展につながる<sup>97</sup>という意味においては好ましいものと考ええる。

## 7. まとめ

7月30日に公表された「新高速乗合バスについて」では、高速ツアーバスから新高速乗合バスへの一本化を図ることとし、新高速乗合バスは乗合バス事業者が乗合運送契約を行い、実際の運行については、高速乗合バス事業の原則2分の1以内で他の乗合バス事業者又は貸切バス事業者に運行委託契約を結んで運行を委託できることとしている。この際、管理の受委託に係る運送の安全確保責任は委託者が負い、旅客に対する責任は、運送事業者として安全確保責任を負い、委託に係る運行で交通事故を発生させた場合、被害者に対する対応は委託者が実施することとなっている。また、受託者から第三者への再委託は禁止する<sup>98</sup>。これにより、旅行者が新高速乗合バス事業を行うには乗合バス事業者とならなければならない。一方で、事故以降、全国の貸し切りバス会社のうち、100社以上が高速ツアーバス事業から撤退していたことが18日、国土交通省への取材で分かった。強化される安全規制に対応できない企業が事業継続を断念したとみられる、と報道されているように、この事業からの撤退も出てきている<sup>99</sup>。

受託者から第三者への再委託の禁止や旅行者・貸切バス事業者間の運送に関する文書の作成・保存、旅行業務取扱管理者の職務に旅行サービス提供者と締結した契約の内

容記録、関係書類の保管を加わったことから、一連の政策において、契約関係を明確化させることを指向していると読みとれる。そうであれば、報道や行政の情報提供において、今回の事故における「千葉県内のバス会社」の位置付けが明確にされていないことは、情報提供側において本件の本質を捉えきれていない、あるいは、伝えきっていないのではないかと考える。

新高速乗合バスは乗合バス事業者が乗合運送契約を行い、旅行者が新高速乗合バス事業を行うには乗合バス事業者とならなければならない、他のバス事業者に運行を委託した場合の運送の安全確保責任を委託者が負うことは、バスの運送にかかる責任については、旅行者が、旅行サービスの瑕疵について第一次責任を負うことを意味することになる。もちろん、この場合の旅行者の立場は、バス事業者の立場であるが、もし、現行のような募集型企画旅行としてのツアーバスが禁止されるなら、事実上、現行の旅行者の当該商品に関しては、第一次責任を負うことが義務づけられることになったといえる。

ツアーバスについては、企画・実施旅行者の関連・系列会社がバス運行事業者である現状もあり、また、「高速ツアーバスを企画する旅行会社が、……『高速乗り合いバス』への移行に向けて……大手は移行に必要な自社バスの取得や停留所の設置に乗り出し「旅行会社が一定台数の自社車両を保有・運行する」<sup>100</sup>方向への動きが出ていることから、現行の主たるツアーバスは、新高速乗合バスに移行していただくが、これが端緒となって、従来からの消費者団体の求める動きや一般的な旅行契約に対する認識に多い、旅行者が旅行サービスに関して第一次責任を負うことへの圧力が強まるかもしれない。これは、これまでの自ら旅行サービスを提供しない旅行者が第一次責任を負うという主張ではなく、旅行者も一定の場合は自ら旅行サービスを提供する主体となり、あるいは主体とならなければならないこととされ、それゆえ旅行サービス提供者として責任を負うようになるのではないかと考えられる。

もっとも、募集型企画旅行としてのツアーバスが台頭したのは、従来の高速路線バスでは価格設定はじめ柔軟性がなく、それにより消費者のニーズを拾えなかった部分を埋めたことが大きな理由である。これは、「単品主催」とよばれた、運送だけ、宿泊だけを募集型企画旅行にして企画・実施旅行者が値付けをする旅行商品に共通することであるが、旅行者からみれば、手配旅行との差異は見えにくい。旅行者には特別補償が付くなどの付加価値はあるが、旅行者にとっては自由に値付けができるため市場環境に応じて旅行者が主体的にマーケティング活動をできる効果がある。それゆえツアーバスを含めた「単品主催」の旅行商品が、「実運送の世界での競争を促進し構造改革を進展させた意義が認められ」、「規制緩和の象徴的促進剤」<sup>101</sup>になったとみることができるだろう。



したがって、シナリオ通りに高速ツアーバスが新高速乗合バスへ統合されれば、拡大した市場を収縮させる恐れはある<sup>102</sup>。ただ、需要が創出されたということは、そこにニーズがあるといえよう。そのため、「旅行会社の（乗合バス事業者の）許可取得は義務ではなく、実効性には疑問も残る」<sup>103</sup>とあるように、旅行者がこの類の商品を作り続けることも考えられる<sup>104</sup>。しかし、たとえそれが、明確に禁止されたり、旅行者が現状のまま商品を作り続けるには問題があるのであっても、こうした需要への応え方を開発していく<sup>105</sup>ことが、旅行者が新たな展開をするためのひとつの発展モデルとして捉えることができるのではないかと考える<sup>106</sup>。

## [注]

- 1 本稿では主に貸切バスで主に2地点間の移動を目的とする旅行商品を「ツアーバス」と表すこととする。高速道路を経由するツアーバスについては、「高速ツアーバス」と示されることもあるが、本稿ではこれを含めて「ツアーバス」と表す。ただし、特に高速道路を経由するバスに特定する必要がある場合や引用元の表現によっては、「高速ツアーバス」と表示するなど文脈に応じて適宜使い分けている。また、「バス」「バス事業者」という表現も道路運送法上の用語ではないが、特に道路運送法上の用語を用いる必要がある場合を除いて用いることとする。なお、「バス会社」という表現も引用元や文脈に応じて適切と思われる場合は用いることとしている。
- 2 バス事業のあり方検討会『「バス事業のあり方検討会」中間報告』平成23年6月14日(2011)、3-4頁。(http://www.mlit.go.jp/common/000149165.pdf (2012.9.3))
- 3 同上、4頁。
- 4 同上、4頁
- 5 同上、1頁。
- 6 同上、1頁。
- 7 バス事業のあり方検討会『「バス事業のあり方検討会」報告書～高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて～』平成24年3月30日(2012)(http://www.mlit.go.jp/common/000211900.pdf (2012.9.3))。
- 8 『日本経済新聞』2012.4.30朝刊1、34、35面。
- 9 『日本経済新聞』2012.4.30朝刊34面は、「バス衝突7人死亡―貸し切りバス、競争激化、参入急増、安全面に課題も」の見出しで、国交省の担当者は現状についての認識として「価格競争などが厳しさを増している。過度なコスト削減で安全運行に影響が出る可能性もある」と示し、『読売新聞』2012.4.30東京朝刊3面は、「競争の激化のあおりで、運転手の過重労働など安全面の問題も指摘されてきた。だが、国の対応は後手に回っている」「貸し切りバス事業者の法令違反は常態化している」などと述べている。また、『毎日新聞』2012.4.30大阪朝刊28面は、「過当競争、安全後回し」「過酷労働、同業者悲鳴」「旅行会社、運転状況知らず」などの小見出しをつけ、『朝日新聞』2012.5.4朝刊10面の社説では、運転手の勤務時間、長距離運転や夜間運行の基準が甘いと指摘している。
- 10 成定竜一「高速ツアーバス事業の現状と課題」『運輸と経済』第69巻第3号(2009)、61頁。
- 11 寺田一薫『バス産業の規制緩和』(日本評論社、2002)240-242頁。
- 12 同上書、242頁。
- 13 「一般貸切旅客自動車運送事業者による乗合旅客運送の許可について」(昭和61年6月10日地自第124号、地域交通局長から各地方運輸局長等あて通達)。
- 14 寺田、前掲書、243頁。
- 15 加藤博和「日本における高速バスの現状と課題 - ツアーバス台頭を踏まえて -」『運輸と経済』第69巻第3号(2009)、28-29頁。
- 16 谷口礼史・滝沢朗「乗合バス事業の規制緩和と今後の展望」『運輸と経済』第71巻第7号(2011)、53頁。
- 17 加藤、前掲、30頁。
- 18 同上、30頁。
- 19 湧口清隆「バス運賃の構造と規制緩和以降におけるバス運賃制度化改革の方向性」『運輸と経済』第71巻第7号(2011)、37頁。
- 20 谷口礼史・滝沢朗、前掲、45頁。貸切バスに係る現行の公示運賃は、大部分の事業者は公示運賃を届出運賃としているものの、いわゆる実勢運賃は、公示運賃や届出運賃を大きく下回っている(バス事業のあり方検討会(2011)、11頁)。総務省行政評価局「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果報告書」平成22年9月(2010)によると調査した2007年から2008年にかけての76事業者369運送契約についての届出運賃に対する収受率は、50%未満36.0%、50%以上100%未満48.8%である(175頁)。
- 21 「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律の施行に伴う関係通達の廃止及び改正等について」(平成14年1月31日国自総第448号・国自旅第165号・国自貨第107号・国自整第150号、自動車交通局長から各地方運輸局長等へ通達)
- 22 成定、前掲、62頁。
- 23 寺田、前掲書、254頁。
- 24 加藤、前掲、31頁。
- 25 成定、前掲、62頁。
- 26 加藤、前掲、31頁。
- 27 成定、前掲、62頁。
- 28 第2回 バス事業のあり方検討会(2011/1/14)資料  
http://www.mlit.go.jp/common/000136238.pdf (2012.9.5) なお、2004年までの推計値はない。
- 29 成定、前掲、63頁。
- 30 第7回 バス事業のあり方検討会(2011/5/27)配付資料  
http://www.mlit.go.jp/common/000147819.pdf (2012.9.5)
- 31 蛭谷憲治、山本雄吾「ツアーバスの現状と課題」『運輸と経済』第66巻第12号(2006)、57-58頁。
- 32 湧口、前掲、39-40頁。
- 33 注20)参照。
- 34 寺前秀一『観光政策学』(イブシオン出版企画、2007)235頁。
- 35 湧口、前掲、42頁。
- 36 一般貸切旅客自動車運送事業標準運送約款第25条
- 37 『トラベルニュース』2012.8.25、1面。なお、『日本経済新聞』2012.5.28朝刊17面では、事故後に開かれた説明会では、「陸援隊とハーヴェスト社間では2業者が仲介し、これら4業者の間で契約書が一切なかったことを明らかにした」としている。
- 38 『読売新聞』2012.5.8東京朝刊39頁では、「ハーヴェストホールディングスは、【中略】千葉県の旅行会社(A社)にバスの手配を17万円円で依頼し、A社は同県内のバス運行会社(B社)に16万円円で仕事を回した。さらにB社が陸援隊に15万円円で発注した。  
A社の社長は読売新聞の取材に対し、「B社に発注したが、その先のは分からない。事故が起きるまで陸援隊という会社そのものを知らなかった。【中略】B社の社長は取材に、「自社のバスが空いていなかったの陸援隊に仕事を出した。【以下略】」となっている。
- 39 『朝日新聞』2012.4.30朝刊31面、『朝日新聞』2012.5.5朝刊28面、『読売新聞』2012.5.5東京朝刊27面、『毎日新聞』2012.5.4東京朝刊25面等。
- 40 大阪地裁平成21年4月20日判決(平成19年(ワ)第4651号、運行代金請求、損害賠償請求事件)、自保ジャーナル1817号173頁。
- 41 『朝日新聞』2012.4.30朝刊1面。
- 42 『日本経済新聞』2012.4.30朝刊35面、沖縄朝刊54面。

- 43 『日本経済新聞』2012.5.2 朝刊 35 面。
- 44 『朝日新聞』2012.5.2 朝刊 31 面。
- 45 『毎日新聞』2012.5.2 大阪朝刊 25 面。
- 46 前掲『朝日新聞』2012.5.5 朝刊 28 面、『読売新聞』2012.5.5 東京朝刊 27 面、『毎日新聞』2012.5.4 東京朝刊 25 面。
- 47 『読売新聞』2012.5.21 東京朝刊 31 面。
- 48 『読売新聞』2012.5.28 東京朝刊 34 面。
- 49 『読売新聞』2012.6.5 東京朝刊 29 面。
- 50 『毎日新聞』2012.6.5 大阪朝刊 28 面。
- 51 『読売新聞』2012.6.10 東京朝刊 29 面。
- 52 『日本経済新聞』2012.6.11 朝刊 14 面。
- 53 『毎日新聞』2012.6.11 大阪夕刊 11 面。
- 54 『読売新聞』2012.6.12 東京朝刊 33 面。
- 55 『毎日新聞』2012.7.15 地方版 / 石川 23 面。
- 56 注 7) 参照。
- 57 バス事業のあり方検討会 (2012)、22 頁。
- 58 同上、23 頁。
- 59 同上、6,26-27 頁。
- 60 <http://www.mlit.go.jp/common/000210508.pdf> (2012.9.14)
- 61 [http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000086.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000086.html) (2012.9.14)
- 62 [http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10\\_hh\\_000030.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/kanbo10_hh_000030.html) (2012.9.14)
- 63 <http://www.mlit.go.jp/common/000213599.pdf> (2012.9.14)
- 64 [http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000099.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000099.html) (2012.9.14)
- 65 <http://www.mlit.go.jp/common/000218829.pdf> (2012.9.14)
- 66 [http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000094.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000094.html) (2012.9.14)
- 67 [http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk2\\_000010.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk2_000010.html) (2012.9.14)
- 68 <http://www.mlit.go.jp/common/000218737.pdf> (2012.9.14)
- 69 <http://www.mlit.go.jp/common/000216069.pdf> (2012.9.14)
- 70 平成 24 年 6 月 29 日観産第 132 号
- 71 平成 24 年 6 月 29 日観産第 133 号
- 72 平成 17 年 2 月 28 日国総旅振第 386 号
- 73 平成 17 年 2 月 28 日国総旅振第 387 号
- 74 「新高速乗合バスについて」(<http://www.mlit.go.jp/common/000219455.pdf>(2012.9.17))。新聞では、「運行を委託する旅行会社の側にも、バス事業の許可の取得を義務づけるほか、委託には国交省の許可も必要とする内容。これによって、旅行会社も道路運送法に基づく安全責任を負うことになり、バス会社に無理な運行を委託することができなくなるという。受託したバス会社も、他社に再委託はできないという。31 日から始める」(『朝日新聞』2012.7.31 朝刊 35 面)や「高速バスの新制度が 31 日から始動する。高速ツアーバスを企画する旅行会社も、道路運送法に基づくバス事業の許可をとり、運行の安全確保の義務を負う。旅行会社と運行契約を結んだバス会社が運行を下請けに回すのも禁止し、契約関係を不透明にする仲介業者も排除する。ただ旅行会社の許可取得は義務ではなく、実効性には疑問も残る。国交省は 31 日に関連する省令を改正する」(『日本経済新聞』2012.7.31 朝刊 4 面)と報道されているが、7 月 31 日の道路運送法施行規則の改正は、運賃及び料金と運行計画の設定又は変更の届出にかかわる部分のみである。なお、『毎日新聞』(2012.7.31 東京朝刊 27 面)は、「国土交通省は 30 日、運行管理の責任を明確にするため、ツアーを企画する旅行会社をバス事業に組み入れる新制度を 31 日から開始すると発表した。来年 7 月までに同省所管の「高速路線バス」事業の許可を旅行会社に取得させる」としている。
- 75 <http://www.mlit.go.jp/common/000214568.pdf> (2012.9.15)
- 76 <http://www.mlit.go.jp/common/000217964.pdf> (2012.9.15)
- 77 [http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06\\_000139.html](http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06_000139.html) (2012.9.15)
- 78 『日本経済新聞』2012.6.19 朝刊 34 面。
- 79 [http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06\\_000143.html](http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06_000143.html) (2012.9.15)
- 80 [http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06\\_000144.html](http://www.mlit.go.jp/kankocho/news06_000144.html) (2012.9.15)
- 81 『読売新聞』2012.7.31 大阪朝刊 35 面、『毎日新聞』2012.8.2 東京朝刊 28 面。
- 82 廣岡裕一『旅行取引論』(晃洋書房、2007) 16 頁。
- 83 前掲『読売新聞』2012.5.28 東京朝刊 34 面では、5 月 27 日、金沢市内で開催された初の被害者説明会を報じているが、そこでのハーヴェストホールディングスの説明は「『特別補償』の説明にとどまり」、事故で死亡した遺族に行った取材で当該説明に対して「怒りをあらわにした」と報じている(傍点筆者)。また、前掲『読売新聞』2012.6.12 東京朝刊 33 面では、事故の「被害者の会」が 6 月 10 日「ハーヴェストホールディングス:筆者注)社は全て他人に原因があるとし、あたかも自身も被害者であるかのような姿勢には全く誠意が感じられない。責任を追及し、徹底的に闘う」とのコメントを出した」と報じるとともに、「楽天トラベル(東京)の責任を問う声もあったという」と報じている。一方、『読売新聞』2012.5.1 大阪朝刊 26 面は、斎藤峻彦・近畿大名誉教授(交通経済学)の話として「ツアーバスの運行は委託されたバス会社に任されており、事故があっても旅行会社に安全上の法的な責任はない」との見解を入れ、また、ハーヴェストホールディングスの社長の記者会見につき前掲『朝日新聞』2012.5.2 朝刊 31 面は、「謝罪や補償について説明しており、保険で賠償していく」と報じ、前掲『日本経済新聞』2012.5.2 朝刊 35 面は、事故は「バス会社『陸援隊』側に責任があるとの認識を示した」と報じているが、これらに対して批判的に論じた記述はみられない。
- 84 『朝日新聞』2012.5.4 朝刊 31 面、前掲『読売新聞』2012.5.8 東京朝刊 39 面。
- 85 ここからは、ハーヴェストホールディングスと陸援隊の間には、契約関係が取り交わされない(寺前、前掲書、182 頁参考)と考えられる。
- 86 「過労運転防止に係る緊急対策について」平成 24 年 6 月 27 日(<http://www.mlit.go.jp/common/000215058.pdf> (2012.9.16))
- 87 「第 3 回『高速ツアーバス等の過労運転防止のための検討会』(2012.6.27) 会議資料 4」(<http://www.mlit.go.jp/common/000215127.pdf> (2012.9.16))
- 88 関東運輸局「有限会社陸援隊に対する事業許可の取消処分について平成 24 年 6 月 22 日」<http://www.mlit.go.jp/common/000214568.pdf> (2012.9.16)
- 89 『日本経済新聞』2012.5.30 朝刊 38 面。
- 90 なお、6 月 29 日、本通達に、高速ツアーバスについては利用予定貸切バス事業者を表示するよう改正された。第 5 章 1) 参照。
- 91 「関越道における高速ツアーバス事故を受けた緊急重点監査の結果概要等について平成 24 年 7 月 18 日」([http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02\\_hh\\_000099.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000099.html) (2012.9.16))
- 92 なお、観光庁は、旅行者に対する不利益処分は、通達「旅行業法第 19 条第 1 項に基づく旅行者の不利益処分の基準について」(平成 24 年 7 月 26 日観産第 179 号)で基準を定め 2012 年 8 月 1 日より適用することとしている。
- 93 『読売新聞』2012.7.3 東京朝刊 31 面。
- 94 鈴木伸一「ツアーバス企画会社の聴聞を傍聴して」『週刊トラベルジャーナル』2012.7.23、24 頁。
- 95 なお、追加された旅行業法施行規則第 10 条第 10 号の「観光庁長官が定める事項」では、通達で「貸切バス事業者」のみを対象としているため国内に限定することができるとの解釈が可能である。
- 96 廣岡、前掲書、157 頁。
- 97 同上書、171-172 頁参照。旅行業法は、旅行業法の目的に沿い具体的に規制を法文化するが、これが具体的にすぎると実際の企業活動の展開に障碍となることもある。これは、規制が現状を前提として

いるため新たな企業活動の展開においてその展開が旅行業法の目的に合目的的であっても現状が前提であれば、規制の対象となってしまうこともあるためである。一方、旅行業法の目的に合目的である前提において旅行者等自身の自浄努力がなされていれば、具体的な規制の強化をなす必要性への要求が小さくなるが、自浄努力がなされなければ規制強化の必要性が求めが高まることになる。したがって、新たな企業活動の展開には、なるべく規制は少ないほうが進めやすいが、そのためには旅行者等自身の自浄努力を行なえる環境であることが必要となる。そこで、その環境を整備する役割を担うことができる者が求められる。それが、旅行業務取扱管理者で、旅行業務取扱管理者は、旅行業務取扱管理者試験の合格を経ることで、旅行業法の目的をはじめ旅行業にかかる法政策の指向を理解したと考えられる。そのため、法政策の指向を包括的に理解した旅行業務取扱管理者の権限が強化されることで、旅行取引においてフレキシブルな環境が創造されると考えるのである。

- 98 前掲、「新高速乗合バスについて」。
- 99 『日本経済新聞』2012.7.19 朝刊1面。
- 100 『日本経済新聞』2012.8.25 朝刊2面。
- 101 寺前、前掲書、230頁。
- 102 図2で見ると、首都圏・京阪神間の2004年度から2008年度の推移をみると高速乗合バスの市場を高速ツアーバスが奪ったというより、高速乗合バスの減少はわずかであるため、高速ツアーバスが新たな需要を創造したといってもよい。
- 103 前掲『日本経済新聞』2012.7.31 朝刊4面。
- 104 なお、三浦によれば、「仮に道路運送法上の『新高速乗り合いバスへの一本化』方針というのは、ツアーバスへの道路運送法上の解釈適用という観点からは、致し方ない方策であったかと思われる」としたうえで、とはいえ「通達中心で、いささか全体像はわかりづらい」としている。(三浦雅生「三浦雅生弁護士が答える旅行ビジネスよろず相談 vol.362」『週刊トラベルジャーナル』2012.11.19、42頁)
- 105 具体的にいかなる応え方があるかは、今後の旅行業関係者へ課せられた課題である。現時点で示せることは、その必要性への問題的事にとどまる。
- 106 代表取締役が高速ツアーバス連絡協議会会長を務める WILLER TRAVEL 株式会社は、「移動で世界を元気にする企業」をビジョンとし、「世界中の人の移動にバリューイノベーションを起こす」目標を掲げている (<http://www.willer.co.jp/introduction/business.html>、<http://travel.willer.co.jp/company-info/employment/index.html> (2012.12.3))。このビジョン、目標を持つ会社を含めて成長したツアーバス旅行商品は、旅行業界のイノベーション事例と捉えることができ、旅行者の存在意義を示すひとつの参考事例として旅行業界に示唆を与えるものといえよう。

#### [参考文献]

- バス事業のあり方検討会『「バス事業のあり方検討会」中間報告』(2011)
- バス事業のあり方検討会『「バス事業のあり方検討会」報告書～高速バスと貸切バスの健全な発展に向けて～』(2012)
- 蛭谷憲治、山本雄吾「ツアーバスの現状と課題」『運輸と経済』第66巻第12号(2006)
- 廣岡裕一『旅行取引論』(晃洋書房、2007)
- 加藤博和「日本における高速バスの現状と課題—ツアーバス台頭を踏まえて—」『運輸と経済』第69巻第3号(2009)
- 三浦雅生「三浦雅生弁護士が答える旅行ビジネスよろず相談 vol.362」『週刊トラベルジャーナル』2012.11.19
- 成定竜一「高速ツアーバス事業の現状と課題」『運輸と経済』第69巻第3号(2009)
- 総務省行政評価局『貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果報告書』(2010)

鈴木伸一「ツアーバス企画会社の聴聞を傍聴して」『週刊トラベルジャーナル』2012.7.23

谷口礼史・滝沢朗「乗合バス事業の規制緩和と今後の展望」『運輸と経済』第71巻第7号(2011)

寺田一薫『バス産業の規制緩和』(日本評論社、2002)

寺前秀一『観光政策学』(イブシロン出版企画、2007)

湧口清隆「バス運賃の構造と規制緩和以降におけるバス運賃制度化改革の方向性」『運輸と経済』第71巻第7号(2011)

受付日 2012年9月26日

受理日 2012年12月19日