

第6回 軽井沢スキーバス事故対策検討委員会 説明資料

平成28年3月18日

1. 今回の事故を踏まえた検討事項	2
2. 貸切バス事業の参入要件の変遷	4
3. 今回の検討に当たっての参照データ	9
4. 課題と主な論点・方向性等	16
5. 参考資料	22

1. 今回の事故を踏まえた検討事項

今回の事故を踏まえた検討事項

< 今回の事故に関し現時点で明らかになっている事柄 >

事故発生前に実施した監査や処分では是正を指示していたにもかかわらず、事故発生後、安全管理上の問題を確認

長年大型バスの乗務経験が乏しい運転者が乗務

届出運賃の下限を割った運賃による運行

ドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキ等が搭載されていない車両による運行

< 今回の事故を踏まえた検討事項 >

事業参入の際の安全確保に関するチェックの強化

事業参入後の安全確保に関するチェックの強化
(監査の実効性の向上)

運転者の運転技術のチェックの強化

旅行業者を含めた安全確保のための対策の強化

ハード面での安全対策の強化

2. 貸切バス事業の参入要件の変遷

貸切バス事業の規制緩和の概要

平成12年以降における自動車運送事業の規制緩和の中で、貸切バスについても、事業参入時の免許制を許可制とするなどの規制緩和が行われた。

	参入	運賃	事業計画	退出
貸切バス 平成12年2月1日施行	事業区域毎の 免許制 事業者毎の 許可制 (需給調整規制の廃止)	認可制 事前 届出制 (原則30日前まで)	増・減車の 認可制 増・減車の事前 届出制	許可制 事後 届出制 (30日以内)

【道路運送法第6条】

国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。

- ・営業所、車庫、休憩仮眠施設(土地、建物について3年の使用権原を有するもの、建築基準法や消防法等関係法令に抵触しないか)
- ・管理運営体制(運行管理者・整備管理者の選任、事故報告・苦情処理体制)
- ・運転者(必要な運転者数の確保、日雇い運転者の禁止)

二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。

- ・事業用自動車(申請者が使用権原を有するもの、道路構造上支障ないか)
- ・最低車両数(営業所を要する営業区域ごとに3両以上。但し大型車使用の場合は5両以上)
- ・損害賠償能力(対人無制限、対物2百万円以上の任意保険)

三 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

- ・資金計画(合理的な資金計画、資金の確保状況(車両費・土地費・建物費の事業開始当初に必要なとされる資金:6ヶ月分のローン又はリース料等))
- ・法令遵守(役員の法令知識、過去の法令違反状況)

貸切バス事業の参入要件の変遷(概要)

平成7年から平成12年2月の需給調整規制廃止までの間、貸切バス事業の参入要件を逐次緩和した。その後、平成24年4月の関越道高速ツアーバス事故を受けて、参入要件の強化を行った。

主な項目	平成12年2月までに緩和された要件	平成12年2月時点の要件	関越道高速ツアーバス事故後の対策 (平成25年11月から)
休憩仮眠施設、営業所、車庫	有蓋車庫(H7まで)	休憩仮眠施設、営業所、車庫 (使用権原等を登記簿等で確認)	整備状況等を現地調査で確認
運行管理者、整備管理者、運転者、車掌	車掌(H12まで)	運行管理者、整備管理者、運転者 (選任計画を就任承諾書で確認)	雇用契約内容を書面で確認
車齢	法定耐用年数(5年)以内(H12まで)	なし	同左
最低車両数	運輸局長公示数(H9まで) (例:東京23区内は10両)	3両(大型車使用の場合は5両)	同左
損害賠償能力		対人8千万円、対物200万円以上の保険 (加入計画を契約申込書等で確認)	対人保険を無制限へ増額
資金計画		事業開始当初の必要資金 (土地建物等の2ヶ月分のローン又はリース料を預金残高証明書等で確認)	必要資金を6ヶ月分へ増額
法令遵守		役員の法令試験の実施	代表権を有する役員の法令試験

関越道高速ツアーバス事故(平成24年4月)を受けた安全対策

高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)に掲げられた措置の実施内容

措置名及び具体的内容	実施内容
1. 新高速乗合バスへの移行・一本化関係	
高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	高速ツアーバスについては、新高速乗合バスに移行・一本化【25年7月末移行完了】
委託者・受託者が一体となった安全管理体制の構築 (運輸安全マネジメントの実施)	乗合バス事業者が貸切バス事業者へ管理の受委託を行う場合は、運輸安全マネジメントを義務付け【25年10月1日施行】
業界団体を中心とした適正化事業(コンサルティング)の導入	高速ツアーバスから新高速乗合バスに移行した事業者に対して、業界団体が巡回指導を実施【25年5月から11月末まで実施】
過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確・厳格化とその適用	乗務距離の上限670km 実車距離の上限を夜間原則400km、昼間原則500kmに見直し【25年8月1日施行】
2. 貸切バスの安全性向上	
(1) 参入時・参入後の安全性チェック	
役員への法令試験の厳格化	法令試験の受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定、再試験を1回までとする等、試験方法を厳格化【25年11月1日施行】
運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	運輸開始の前に雇用契約が確認できる書類の提出【25年11月1日施行】
営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出に添付された営業所、休憩仮眠施設、車庫等の写真について、現地調査により確認【25年11月1日施行】
所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	車両費・土地費・建物費について、事業開始当初に必要なとされる資金確保の基準を2ヶ月分のローン支払金又はリース料から、6ヶ月分に引き上げ【25年11月1日施行】 損害賠償責任保険・共済の賠償限度額を対人8,000万円以上から対人無制限に引き上げ【25年12月1日施行】
法令遵守に係る自己点検制度の導入・点検結果の報告義務付け	法令遵守に係る自己点検について、各地方運輸局にて貸切バス事業者を選定し、毎年度1回実施
業界団体を中心とした適正化事業(コンサルティング)の導入	27年度までに計23都道府県の地方バス協会において、会員を対象に適正化コンサルティング事業を実施予定
悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	街頭監査を新設、各種通報・法令違反歴等を基に継続的に監視していく事業者のリストを整備【25年10月1日施行】 悪質な事業者に対する処分の強化(30日間の事業停止処分を新たに追加等)【25年11月1日施行】

関越道高速ツアーバス事故(平成24年4月)を受けた安全対策

高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(平成25年4月策定)に掲げられた措置の実施内容

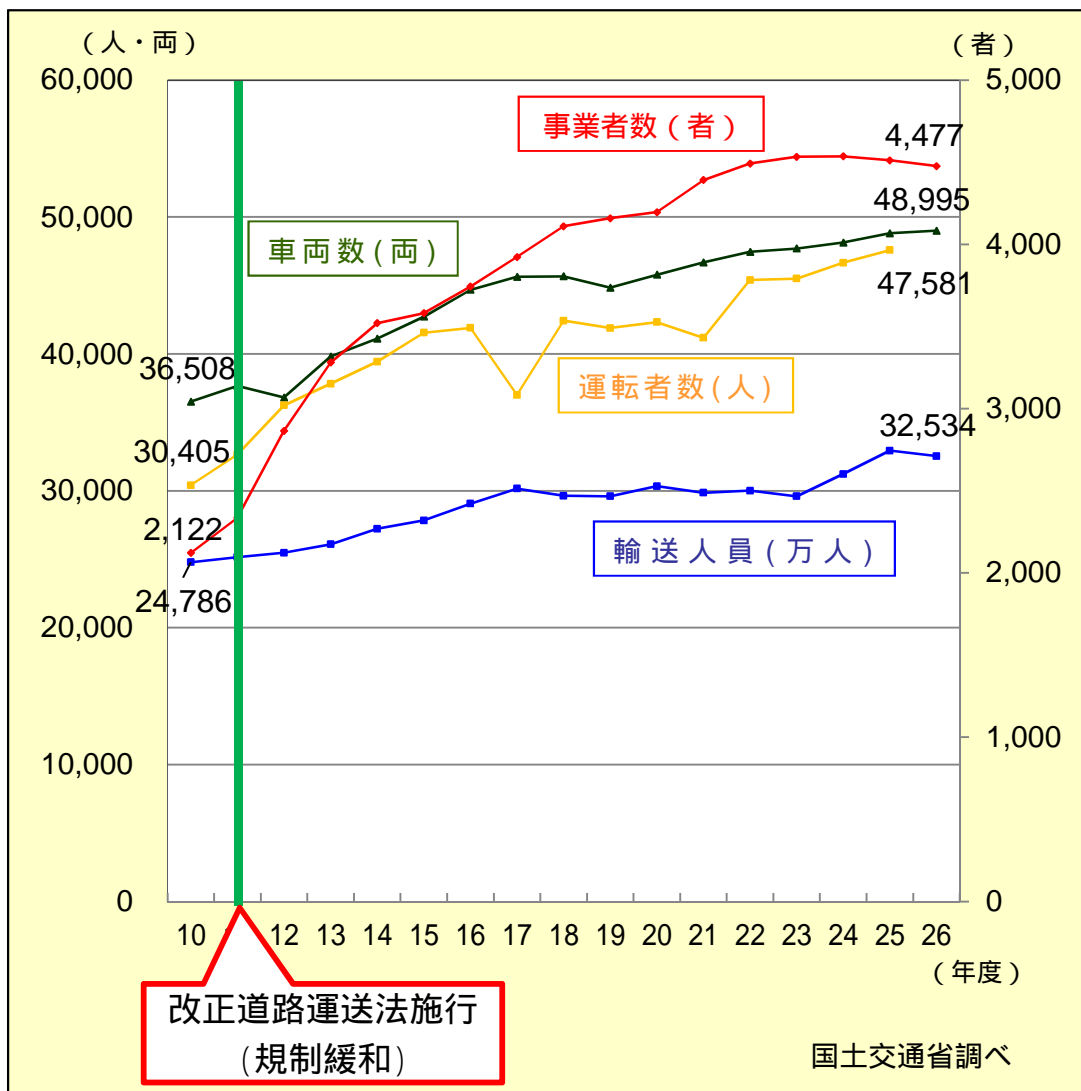
措置名及び具体的内容	実施内容
(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底	
運輸安全マネジメント実施義務付け対象の中小事業者への拡大	全ての貸切バス事業者に対して、運輸安全マネジメントを義務付け【25年10月1日施行】
運行管理制度の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運行中は、電話等により、乗務員に対し必要な指示等を行える連絡体制を整備しなければならないこととする。【26年5月1日施行】 ・バス運行中、少なくとも1人の運行管理者は運転業務に従事せずに、トラブルが発生した場合に速やかに運行の中止等の判断・運行の指示等を行える体制を整備しなければならないこととする。【27年5月1日施行】
交替運転者の配置基準の策定	の措置と同様
デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間ワンマン運行で一運行の実車距離が400kmを超える場合等は、デジタル式運行記録計の装着を義務付け【26年1月1日施行】 ・平成22年度から補助制度を実施【28年度予算額：1,004百万円の内数】
(3) ビジネス環境の適正化・改善	
運賃・料金制度の改革	安全コストを反映した新運賃・料金制度の導入【26年4月1日施行】
貸切バス事業者と運送申込者との間における書面取引の徹底	取引内容の明確化・公正な取引の確保を図るため、運送引受書の交付・保存の義務化【24年7月20日施行】
運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応	貸切バス事業者の法令違反への関与が疑われる旅行業者の関係機関への通報制度について、通報の対象違反行為に、貸切バス事業者の運賃料金違反を追加【26年7月1日施行】
円滑な移行のための環境整備	貸切バスを選定・利用する際のポイントを示したガイドラインに、新運賃・料金制度の内容を追加（下限割れは違法であること等）し、旅行業者や学校関係者に対して周知を実施。【26年4月1日改訂】

3. 今回の検討に当たっての参照データ

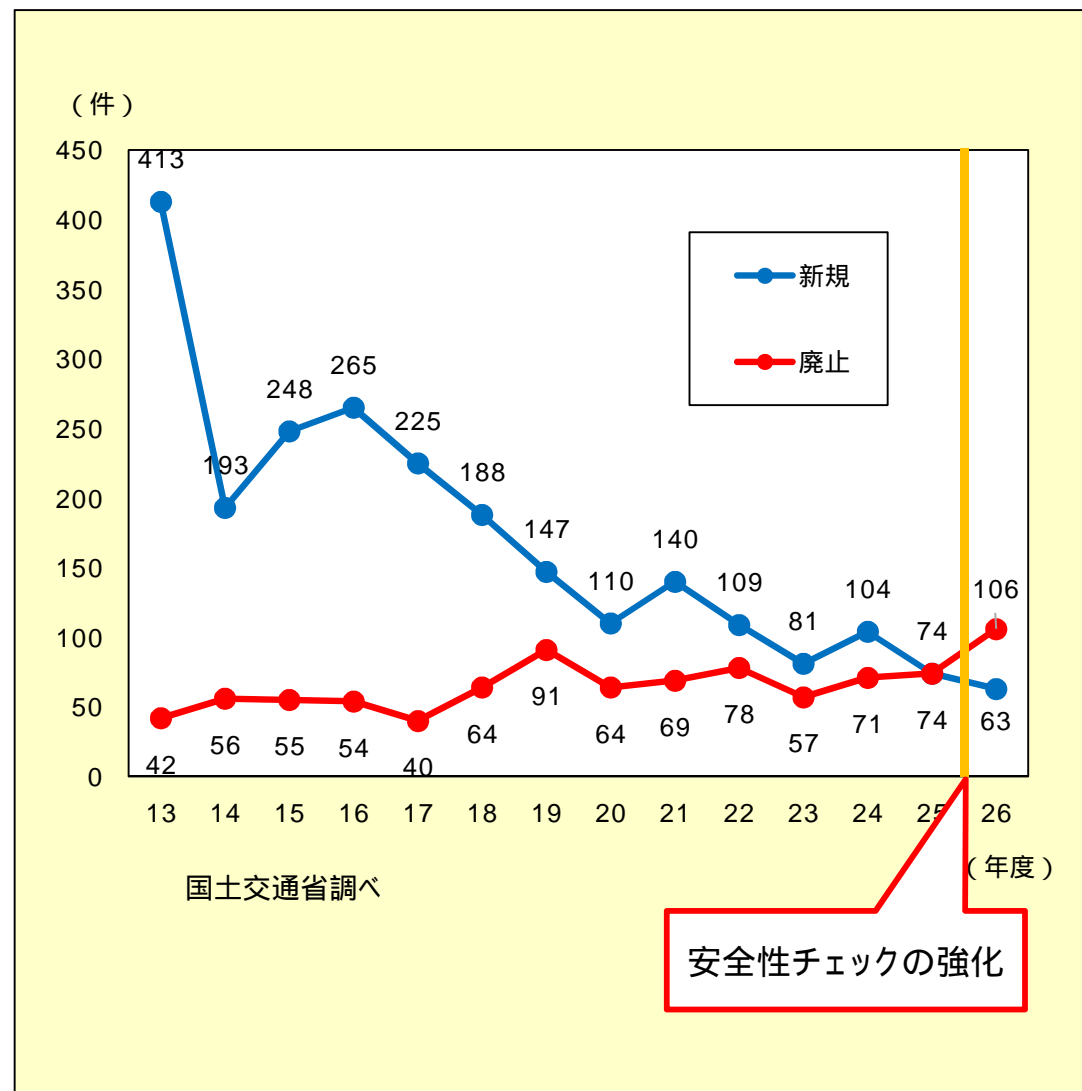
貸切バス事業者数等の推移

貸切バス事業者数等の推移

(第1回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会資料)

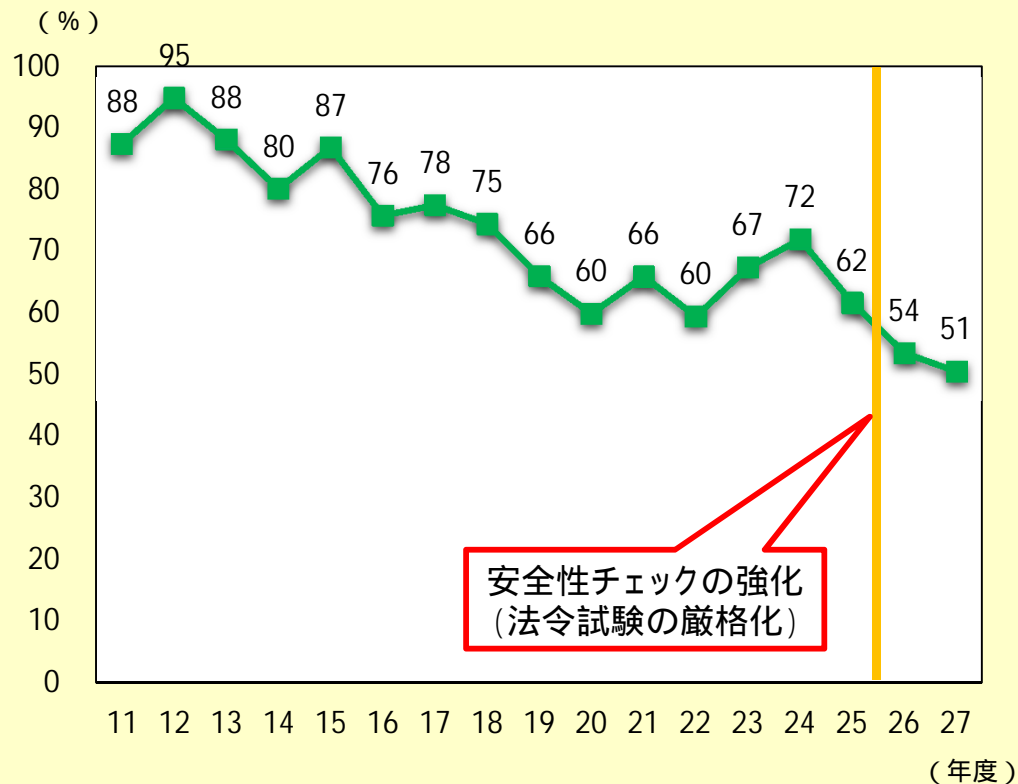


新規参入事業者及び廃止事業者の推移 (貸切バス事業)



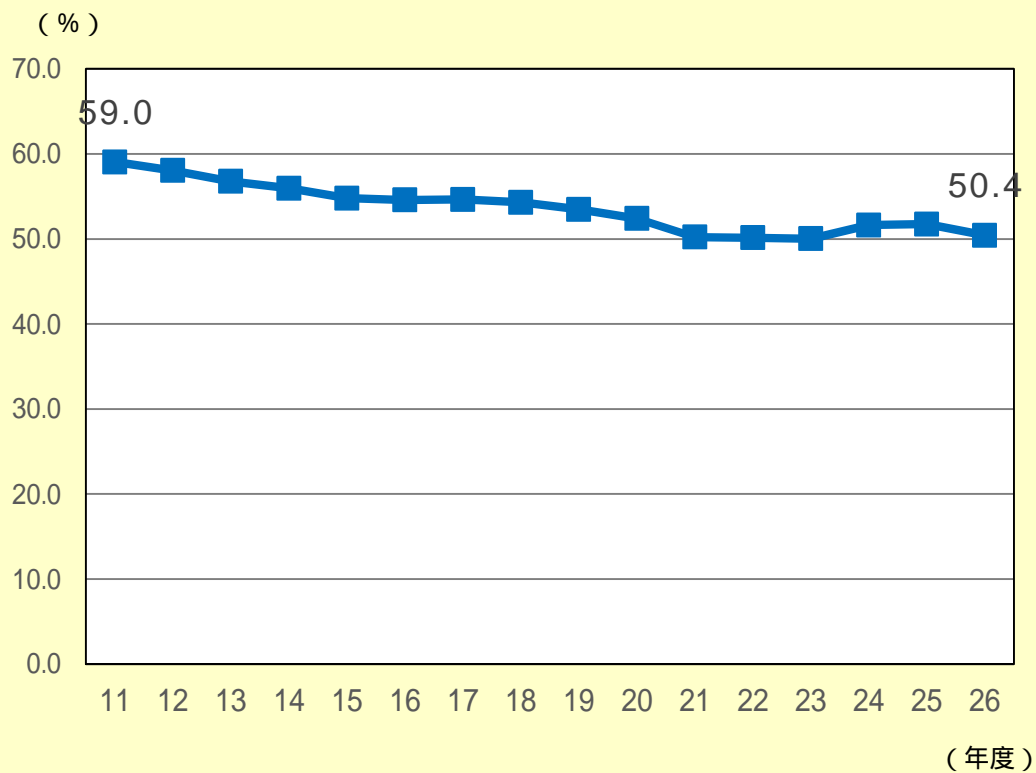
貸切バス事業への新規参入に関する参考データ

貸切バス事業の法令試験の合格率



国土交通省調べ。(平成23年以前は確認できた運輸局の数字のみの合格率)

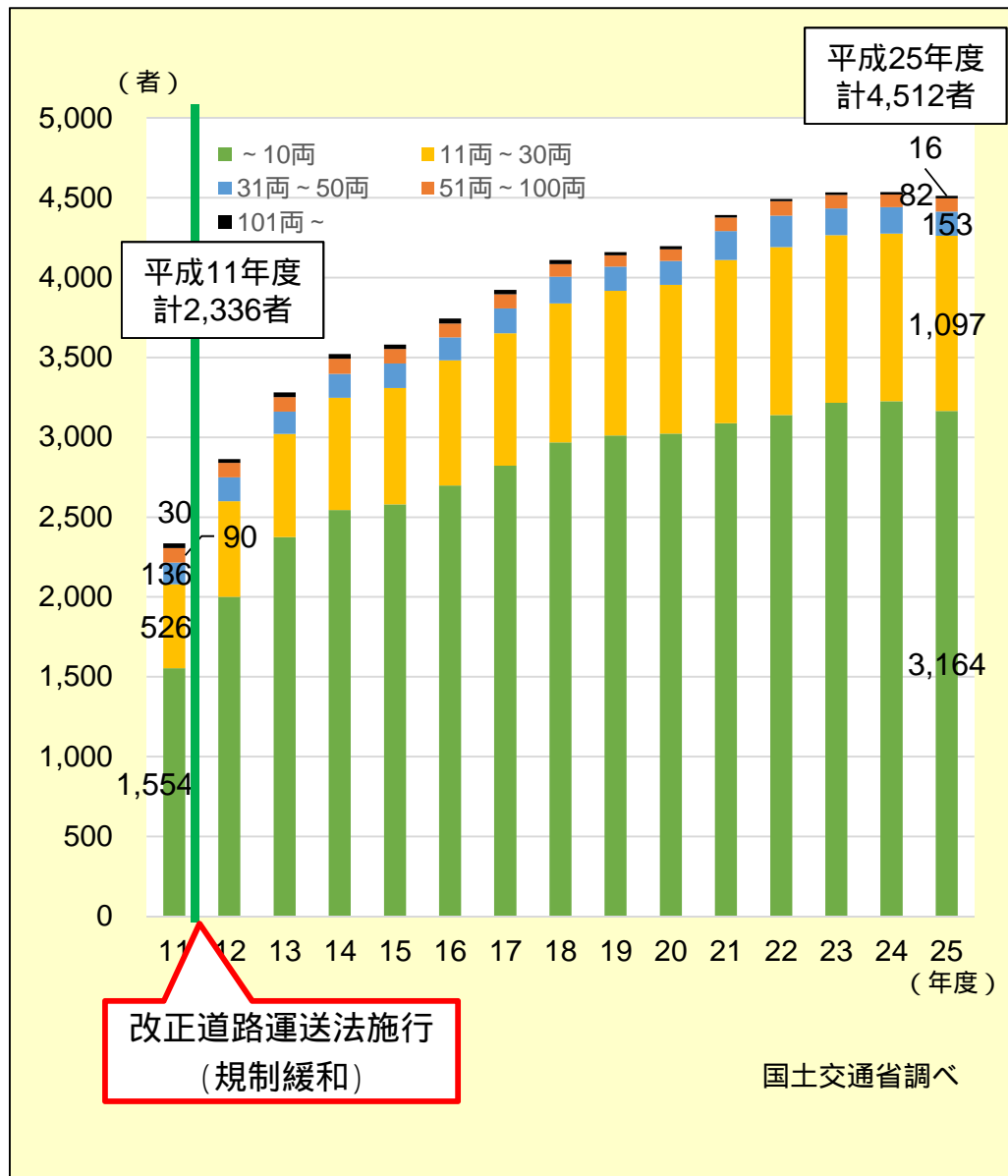
貸切バスの実働率の推移



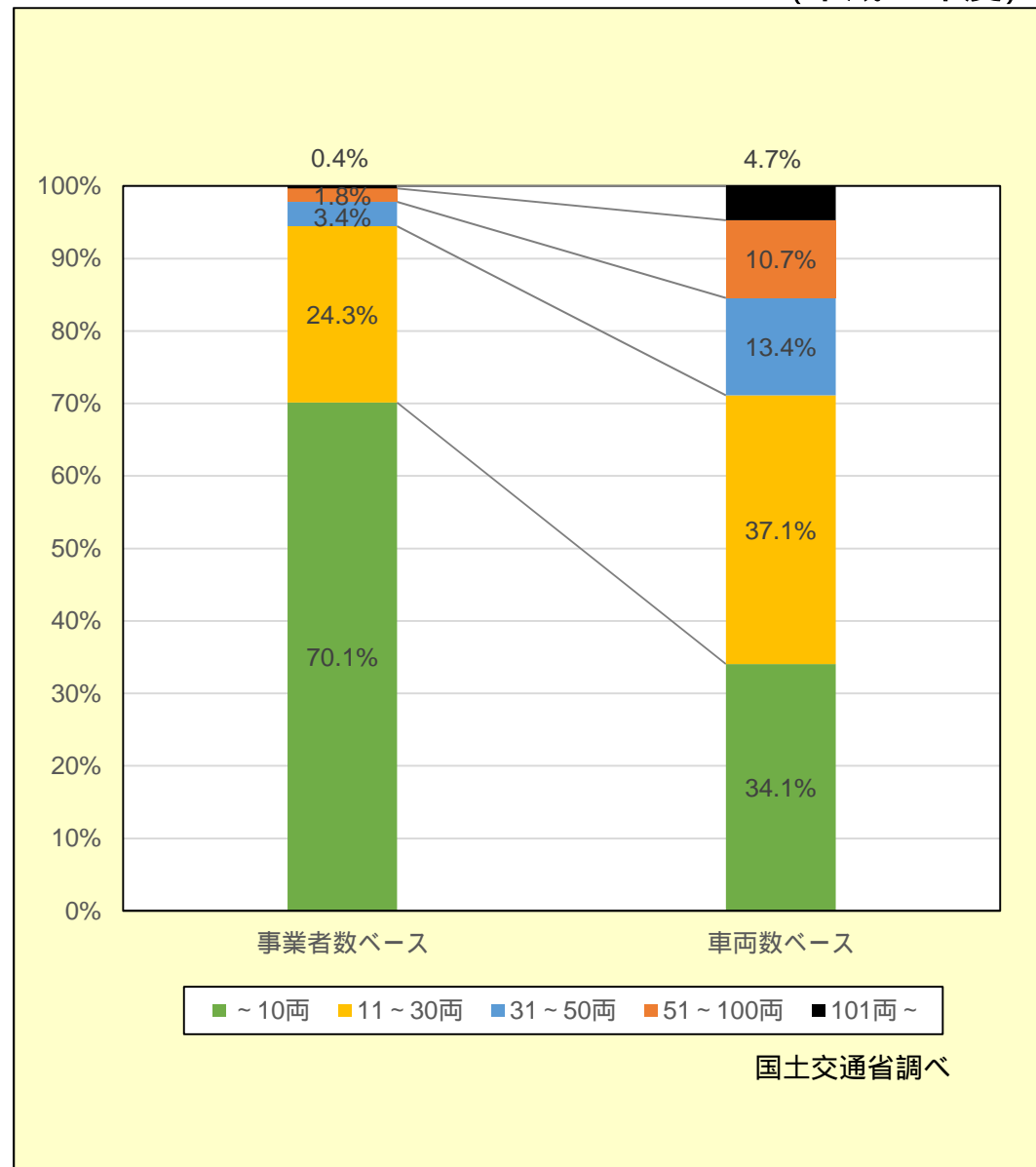
国土交通省「自動車輸送統計年報」

貸切バス事業者の規模別分布

車両保有台数別の貸切バス事業者数の推移
(第1回軽井沢スキーバス事故対策検討委員会資料)

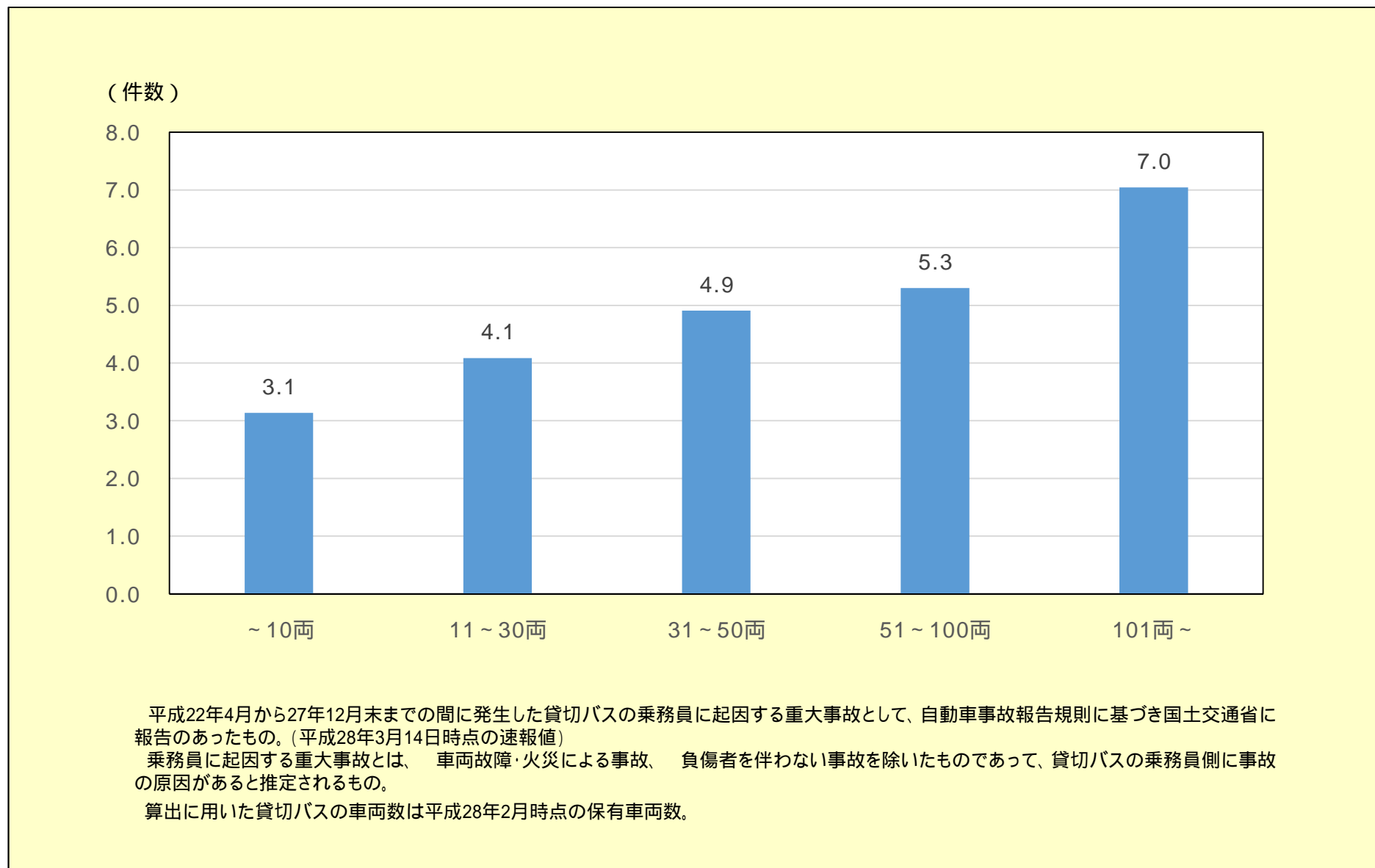


貸切バス事業者の事業者数ベースと車両数ベースの比較
(平成25年度)



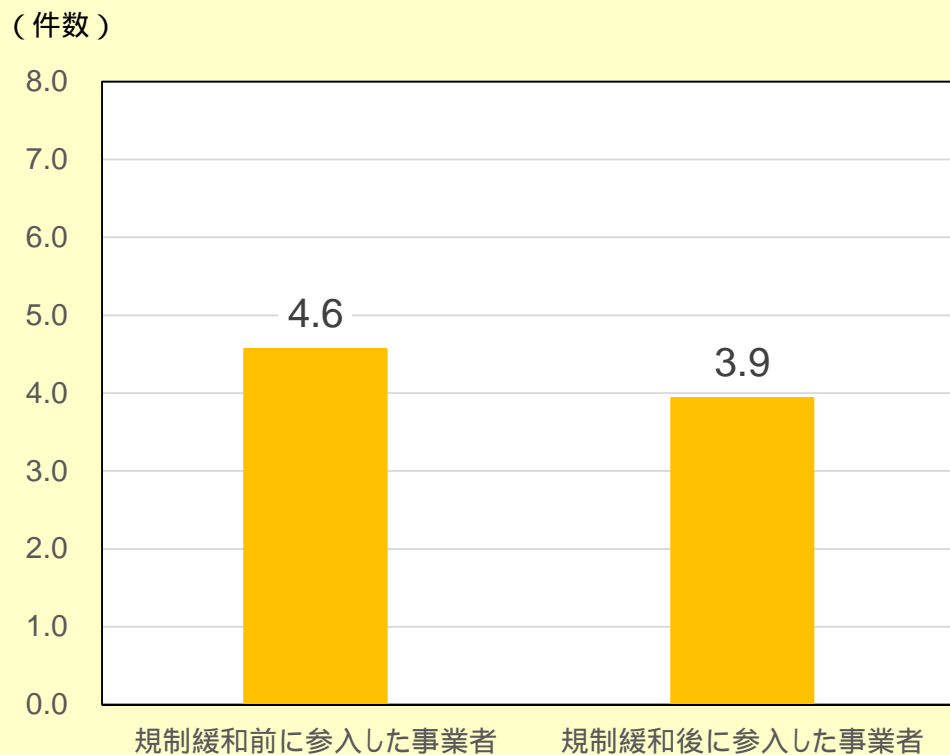
貸切バスの事故件数の分布

貸切バス千台あたりの事故件数(事業者規模別)



貸切バスの事故件数の分布

貸切バス千台あたりの事故件数(許可日別)



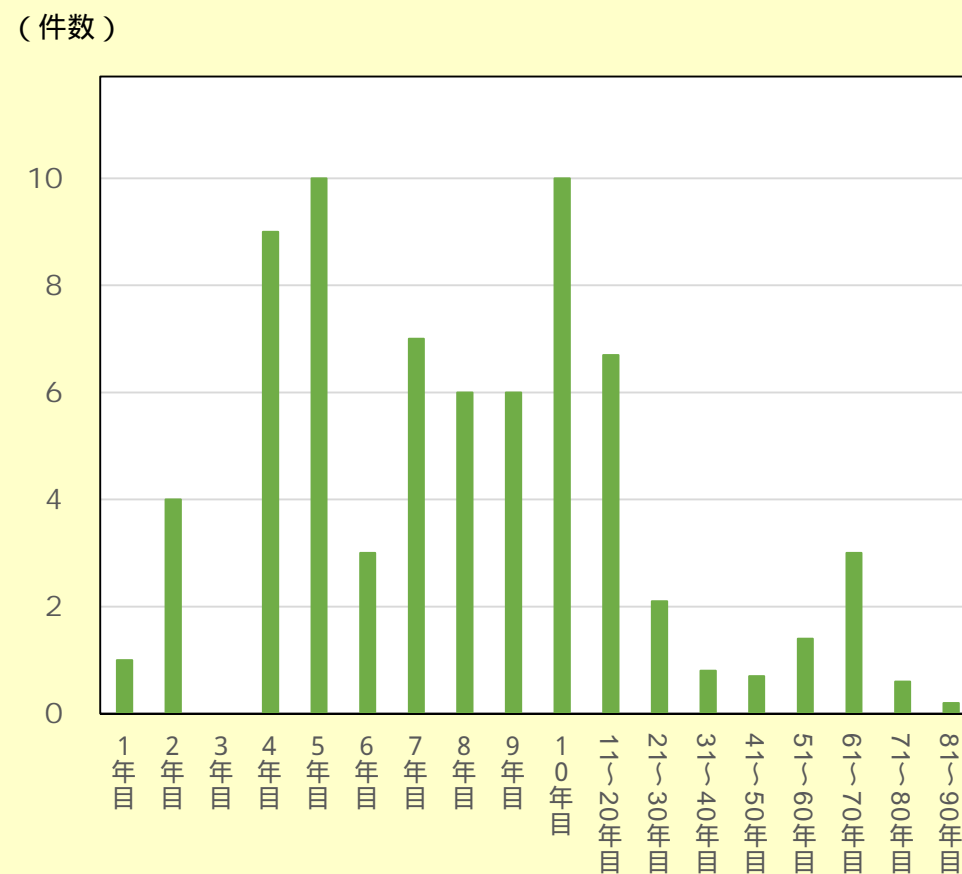
平成22年4月から27年12月末までの間に発生した貸切バスの乗務員に起因する重大事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。

(平成28年3月14日時点の速報値)

乗務員に起因する重大事故とは、車両故障・火災による事故、負傷者を伴わない事故を除いたものであって、貸切バスの乗務員側に事故の原因があると推定されるもの。

算出に用いた貸切バスの車両数は平成28年2月時点の保有車両数。

貸切バスの事故件数(許可日からの経過年数別)



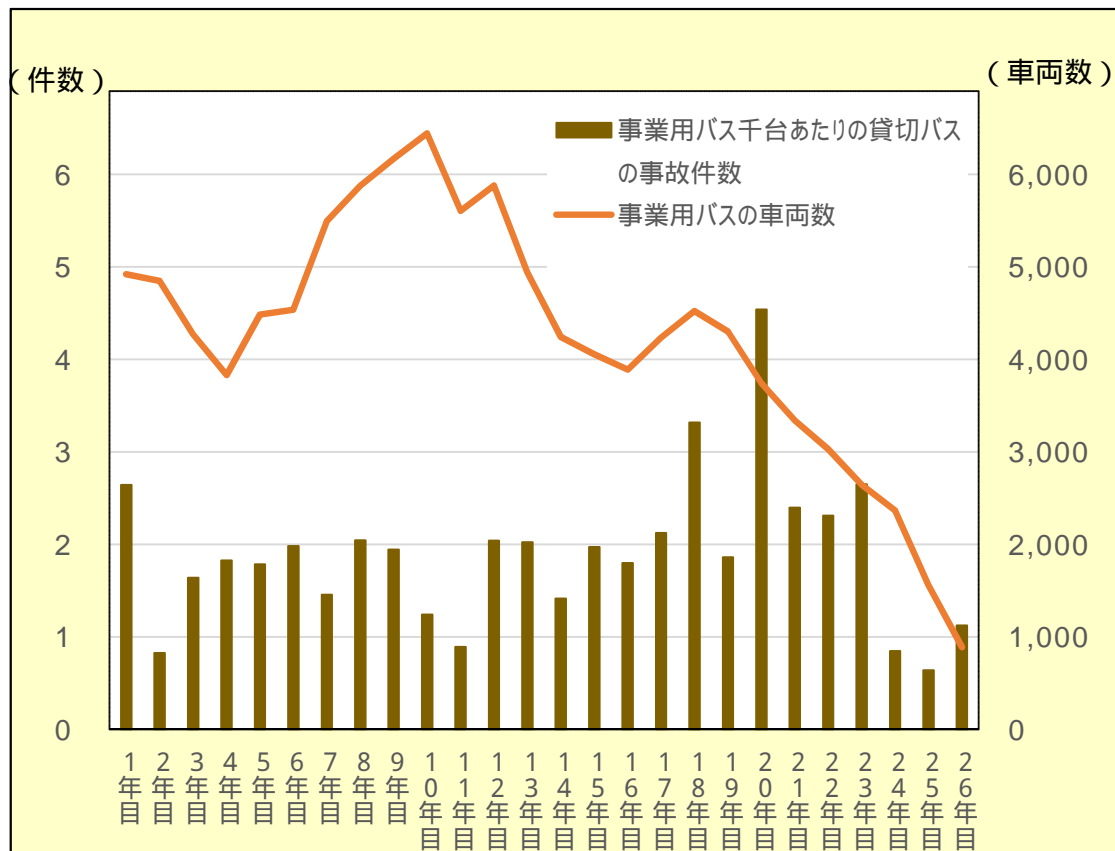
平成22年4月から27年12月末までの間に発生した貸切バスの乗務員に起因する重大事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。

(平成28年3月14日時点の速報値)

乗務員に起因する重大事故とは、車両故障・火災による事故、負傷者を伴わない事故を除いたものであって、貸切バスの乗務員側に事故の原因があると推定されるもの。

貸切バスの事故件数の分布

事業用バス千台あたりの貸切バスの事故件数(車齢別)



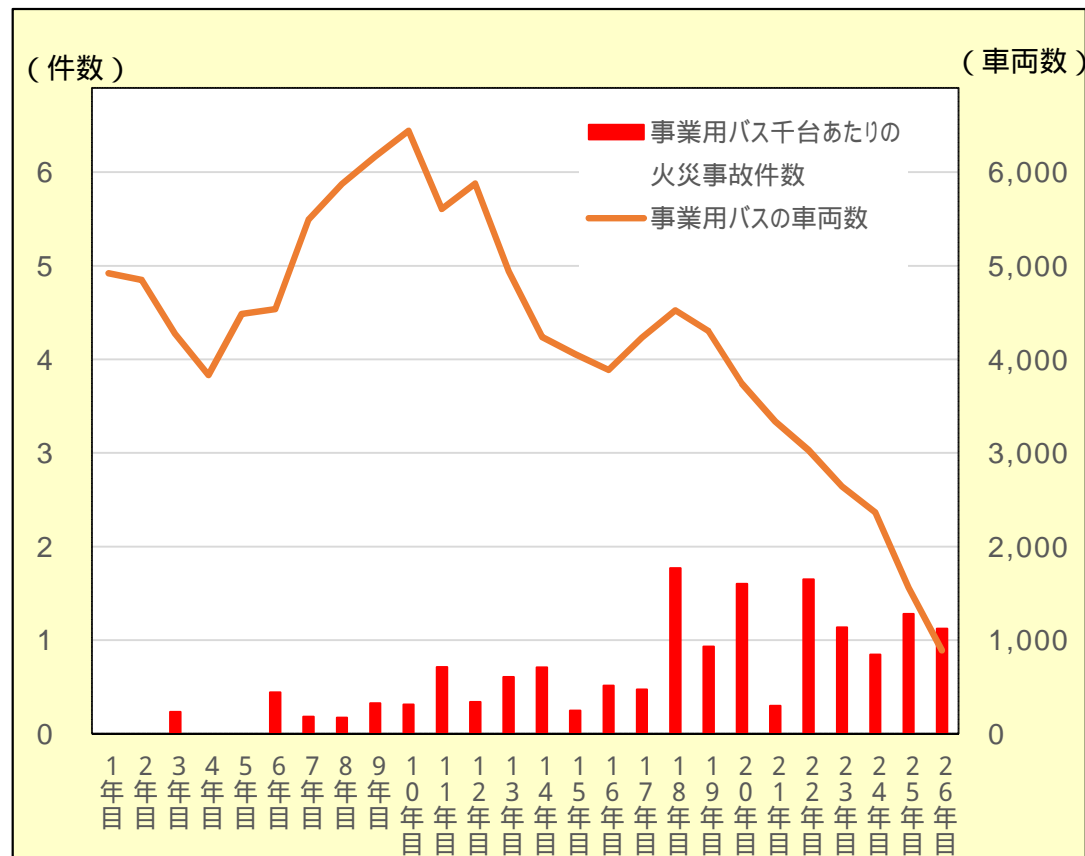
平成22年4月から27年12月末までの間に発生した貸切バスの乗務員に起因する重大事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。

(平成28年3月14日時点の速報値)

乗務員に起因する重大事故とは、車両故障・火災による事故、負傷者を伴わない事故を除いたものであって、貸切バスの乗務員側に事故の原因があると推定されるもの。

算出に用いた事業用バスの車両数は平成27年3月末の保有車両数。

事業用バス千台あたりの火災事故件数(車齢別)



平成23年1月から26年12月末までの間に発生した事業用バスの火災事故として、自動車事故報告規則に基づき国土交通省に報告のあったもの。

算出に用いた事業用バスの車両数は平成27年3月末の保有車両数。

4 . 課題と主な論点・方向性等

事業参入時のチェック強化に関する課題

「中型・小型使用で3両、大型使用で5両」という現行の最低車両数の下では、運行管理や整備管理等の安全に関する費用を賄える収入が上げられないという指摘がある。

古い車両を安価で購入し、安全確保を疎かにしている事業者がいるという指摘がある。

主な論点

事業参入時における最低車両数・車齢の要件を強化する場合には、次の点について十分な検討が必要。

保有車両数や車齢と安全性との間に合理的な因果関係があるか。

新たな要件に合致しなくなる既存事業者の扱いをどうするのか。

(例えば、保有車両数10両以下の事業者は7割、車齢5年超の車両は乗合バス・貸切バス合計で8割。)

事業参入時のチェック強化に関する課題

- 貸切バス事業への参入後における事業者の法令遵守状況等のチェックとして、監査だけで十分かという指摘がある。



主な論点

新規参入者について事業許可の更新を要することとし、参入から一定期間を経過した時点で事業者の法令遵守状況等を全般的にチェックし、問題がある事業者は事業継続ができない仕組みを導入することが考えられる。その場合には、次の点について十分な検討が必要。

- 事業許可の更新に係る運輸局の業務量はどの程度か。(平成26年度 新規許可63件)
どのタイミングで事業者の法令遵守状況等の全般的なチェックを行うのが最も効果的か。

事業参入時のチェック強化に関する課題

貸切バス事業者の日本バス協会への加入率は5割弱であり、これを高めることが貸切バス事業全体の安全性を高めることにつながるのではないかという指摘がある。



主な論点

次の点について、十分な検討が必要。

民間団体への加入を義務付けるだけの合理的な理由があるか。

結社の自由(憲法第21条)には、団体に加入する自由はもとより、団体に加入しない自由も含まれるとされており、団体への加入を強制しているのは、高度な専門的技術を要し、公共的性格を要する職業の団体(弁護士会、税理士会、公認会計士会等)に限られている。

義務付けが難しい場合にも、加入を促進する新たな方策を採り得るのではないか。

(例:「貸切バス事業者安全性評価認定制度」による評価認定の取得費用の差別化)

日本バス協会に、中小事業者の声を吸い上げるとともに、安全を徹底する枠組みを作ることが先決ではないか。(例:中小事業者部会の設置)

事業許可の再取得要件の厳格化について

事業参入時のチェック強化に関する課題

- 現行制度の下では、貸切バス事業者が許可取消処分を受けた後、2年を経過すれば許可の再取得が可能であり、悪質な事業者の排除が不十分ではないかという指摘がある。



見直しの方向性

- 許可の取消処分を受けた事業者について、他法令とのバランスも考慮しつつ、欠格期間(現行2年)を延ばすことを検討する。

(参考) 旅行業法、宅地建物取引業法、金融商品取引法等: 5年
運送関係法(鉄道事業法、航空法、海上運送法): 2年
建築士法: 2年 5年(平成18年改正:耐震偽装事件への対応)

事業参入時のチェック強化に関する課題

事故の重大性や違反の悪質性等に関わらず、運行管理者に係る法令違反の総和が一定以上(現行120日車以上)等とならない場合、運行管理業務が続けられる。

事故の重大性や違反の悪質性等に関わらず、再取得に係る欠格期間は返納命令から2年間となっており、また、再取得に係る要件は初取得時と同等である。

返納命令を受けた運行管理者が、その直後から、運行管理者の補助者として運行管理業務に従事することが可能である。



見直しの方向性

事故の重大性や違反の悪質性等、個別の情状を十分かつ総合的に判断して返納を命ずることとする。

資格返納後の欠格期間や運行管理者試験等の再取得要件について、他法令の例を踏まえつつ厳格化を検討する。

返納命令を受けた運行管理者について、欠格期間中は、補助者として運行管理業務に従事することができないこととする。

5 . 参考資料

バス事業のあり方検討会(旧)

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がなされた。

これを受けて、今後のバス事業規制の見直しの方向性など今後のバス事業のあり方について検討を実施。

<平成22年12月～平成24年3月：計13回開催>

「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）抜粋

2. 貸切バス分野における対策について

(1) 貸切バス事業者における法令遵守体制の確保
事業許可時の役員の法令試験の厳格化

(5) その他

本検討会においては、安全性の確保を目的とした参入規制の強化、具体的には、貸切バス事業の新規許可の際の審査基準の一つである営業所毎の最低車両台数（中・小型車のみ使用の場合3両、大型車を使用する場合5両）の引き上げや、免許制の時代に採用されていた車齢規制（新規許可時の車齢は法定耐用年数である5年以内）の復活が一部委員から提案され、またこれらとは性格を異にするが、タクシー事業について設けられている緊急調整措置の導入等の参入規制の強化も一部委員から提案されたところである。しかしながら、安全の確保や消費者保護等に関する具体的な問題に対応するためには、個々の問題に応じた規制の見直しが直接的かつ効果的と考えられる。そのため、本報告書では、まずは貸切バス事業における法令遵守体制確保のための規制の強化等を通じて貸切バス事業の適正化を図ることを提案することとした。

バス事業のあり方検討会(新)

関越自動車道高速ツアーバス事故等を踏まえ、貸切バス全般について安全性をさらに強化するための方策を中心に審議を実施。 <平成24年10月～平成25年3月：計6回開催>

「バス事業のあり方検討会」報告書～高速ツアーバス事故で揺らいだ安全への信頼を回復するために～（平成25年4月2日）抜粋

2. 貸切バス全般の安全性の向上

- (1) 全ての貸切バス事業者における安全優先の経営の徹底
運輸安全マネジメントの実施義務づけ対象の拡大
車両運行中の運行管理体制の確保などの運行管理制度の強化
- (2) 貸切バス事業者に対する参入時における安全性チェックの強化
 - 貸切バス事業者の許可審査における役員への法令試験の厳格化
 - 貸切バス事業者の許可審査における運行管理者・運転者の雇用契約等の確認
 - 貸切バス事業者の許可審査における営業所等の現場確認の徹底
 - 所要資金額や賠償限度額に関する貸切バス事業者の許可基準の強化

3. さらなる議論が望まれる課題

平成24年3月に報告書を取りまとめた「バス事業のあり方検討会」に引き続き、本検討会においても、貸切バス事業が過当競争状況にある場合における安全確保上のリスクに対する考え方について議論が行われた。この点を巡り、一部委員から、安全性の確保を目的とした参入規制の強化に係る具体的な方策として、貸切バス事業の新規許可の際の審査基準の一つである営業所毎の最低車両台数（中・小型車のみ使用の場合3両、大型車を使用する場合5両）の引き上げや、車両台数に応じた人員確保の義務付け、免許制の時代に採用されていた車齢規制（新規許可時の車齢は法定耐用年数である5年以内）の復活、有蓋車庫の設置（1営業所あたり1台分の有蓋車庫の義務付け）、さらに、これらとは性格を異にするが、タクシー事業について設けられている緊急調整措置の導入等の参入規制の強化も提案され、議論を行った。しかしながら、現時点で検証しうるデータなどに鑑みる限り、安全性の向上との因果関係が必ずしも明らかではないことなどから、本検討会内で意見の一致を見るに至らなかった。これらの事項については、今後、本報告書に盛り込まれ、講ずべきとされた措置の実施の効果について検証しつつ、関係するデータの収集・分析を進めた上で、あらためて期限を定めて早急に議論を行い、結論を得ることとするべきである。

平成25年4月に策定された「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」に基づき、平成25年11月1日より、一般貸切旅客自動車運送事業の参入時における安全性のチェックを強化。

貸切バス事業許可における営業所等の現場確認の徹底

貸切バス事業許可後の運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況等について現地調査等を実施することとした。

貸切バス事業許可における運行管理者及び運転者の雇用契約の確認

貸切バス事業許可後の運輸開始届出時の確認対象として、運行管理者及び運転者の雇用契約が確認できる書面の添付を義務化し、運行管理等の体制が実際に整備されているかチェックすることとした。

貸切バス事業者が加入すべき損害賠償責任保険・共済（任意保険・共済）の賠償限度額に関する基準の引き上げ

貸切バス事業者が事故発生時に確実な賠償を行い、被害者保護を図る観点から、貸切バス事業者が旅客の生命等の損害を賠償するために締結すべき損害賠償責任保険・共済の賠償限度額を対人8,000万円以上から対人無制限に引き上げることとした。

貸切バス事業許可申請時において必要となる所要資金額の確保に関する基準の引き上げ

貸切バス事業の安定的な経営を行う観点から、車両費並びに土地費及び建物費について、事業開始当初に必要とされる資金確保の基準を2ヶ月分のローン支払い金又はリース料から6ヶ月分に引き上げることとした。

貸切バス事業許可時等に実施する役員への法令試験の厳格化

貸切バス事業の新規許可時に実施する法令試験について、受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定する、不合格時の再試験は1回として再試験に不合格となった場合には許可申請を却下するといった厳格化を図った。

役員への法令試験の厳格化(平成25年)

従前(H25年10月まで)の法令試験の実施方法等

- 「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」(自動車局長通達)
 「申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の業務を執行する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業の遂行に必要な法令の知識を有する者であること。」
- 「一般旅客自動車運送事業の許可申請に係る法令試験の実施方法について」(平成13年12月26日付け事務連絡)
 申請者等が最低限の法令知識を確実に身につけることを目的として、以下のとおり試験を実施。

< 法令試験の実施内容 >

出題範囲：道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則、旅客自動車運送事業運輸規則、旅客自動車運送事業等報告規則、自動車事故報告規則 等

出題形式：×方式、語群選択方式、簡単な筆記回答方式
 出題数 30問
 試験時間 40分～60分
 合格基準 80%以上の正答

措置内容

平成25年10月通達改正
 平成25年10月施行

- 「一般貸切旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請の処理について」(自動車局長通達)
 「申請者又は申請者が法人である場合にあってはその法人の代表権を有する常勤の役員が、一般貸切旅客自動車運送事業を適正に遂行するために必要な法令の知識を有する者であること。」
- 「一般旅客自動車運送事業の許可申請に係る法令試験の実施方法について」(平成25年10月旅客課長通達)
 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、「役員の法令試験の厳格化」が盛り込まれたことを踏まえ、以下のとおり見直した上で試験を実施。

< 法令試験の実施内容 >

受験対象者：代表権を有する常勤の役員
 試験の実施：原則として毎月1回の実施
 出題範囲：次の分野からの出題を加える。「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン」、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、「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」

出題形式：正誤式、語群選択方式、記述方式
 出題数：40問以内
 試験時間：60分以内
 合格基準：90%以上の正答
 不合格者の取り扱い：再試験の実施は1回限りとし、不合格の場合は申請の却下処分を行う。

運行管理者・運転者の雇用確認の必要性

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故では、運行管理者が運転者を兼ねていた実態が監査により判明。

車両運行中、運転者の体調悪化、事故等のトラブルが発生した場合に、運転者任せの判断となれば、運転者は運行計画に沿った運行を行わないなど、重大事故に繋がりがねない状況。



措置内容

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

- 一般貸切旅客自動車運送事業者が運輸を開始した場合の届出（道路運送法施行規則第66条第1項第1号）時にいて、運行管理者及び運転者との雇用契約が確認できる書類を添付することとする。

運行管理者及び運転者の雇用契約の確認方法

一般貸切旅客自動車運送事業の許可申請



添付書類（従前の措置）
運行管理者・運転者の選任計画
運行管理者の・運転者の就任承諾書

一般貸切旅客自動車運送事業の運輸開始の届出



添付書類 < 新たな措置 >

以下のいずれかの書類を添付
労働契約法第4条第2項の規定により労働者及び使用者が労働契約の内容を確認した書面の写し
雇用保険法第7条の規定に基づき公共職業安定所より交付される「雇用保険被保険者資格取得等確認通知書（事業主通知用）」の写し

現場確認に関する問題点

貸切バス事業の許可(道路運送法第4条)取得後の、運輸開始に係る届出(道路運送法施行規則第66条第1項第1号)

- (1) 運輸開始届出時に営業所、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設等の事業計画に定める事業用施設の写真の添付を義務付けることにより、新規許可申請時における事業計画等の確保状況を確認
- (2) (1)の確認のほか、必要に応じ事業計画等の確保状況に係る現地調査を実施。



実質、書類チェックにより確認

写真の添付だけでは、営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等の全体像が確認できない可能性があり、安全に関する規制を遵守しない悪質な事業者による事業開始を排除できないおそれ。

安全管理体制のチェックを徹底することが必要

措置内容

平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

運輸開始の届出に添付された写真に係る営業所、自動車車庫、休憩仮眠施設等の事業用施設について、速やかに現地調査を行い確認することとする。

現地調査の効果

現地調査を行うことにより事業計画に定める事業用施設の適切性を確認することができる

営業所の確認



申請内容と相違なし

点呼場所の確認



適切な規模であり支障なし

休憩所



適切な規模であり支障なし

洗車設備



アスファルト舗装、照明設備も完備されていた

前面道路



出入りに支障なし

従前 (H25年10月まで) の参入時の許可基準

資金計画 (国土交通省自動車局長通達において規定)

- ・ 車両、土地、建物、機械器具、運転資金、保険料等の所要資金の見積もりが適切であること。
- ・ 所要資金の50%以上かつ事業開始当初に要する資金の100%以上の自己資金が、確保されていること。

損害賠償能力 (国土交通省告示において規定)

- ・ 対人8,000万円以上、対物200万円以上の任意保険又は共済に全ての計画車両が加入する計画があること。

【主な所要資金】

	所要資金	事業開始当初に要する資金
車両費	取得価格 or1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金 or2ヶ月分のリース料
土地費 建物費	取得価格 or1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金 or2ヶ月分のリース料
運転資金	2ヶ月分の人件費、燃料費等	2ヶ月分の人件費、燃料費等
保険料等	1年分の保険料、租税公課	1年分の保険料、租税公課

措置内容

資金計画
平成25年10月通達改正
平成25年10月施行

損害賠償
平成25年10月告示公布
平成25年12月適用

資金計画 (国土交通省自動車局長通達において規定)

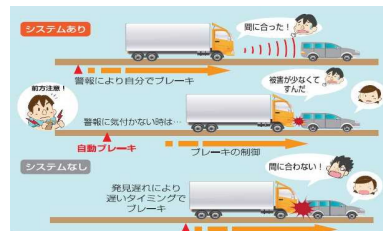

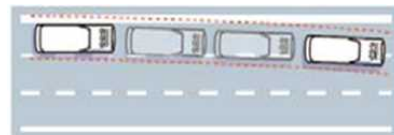
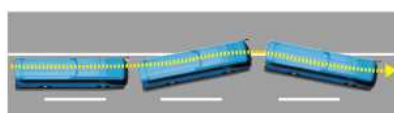


貸切バス事業の安定的な経営を行う観点から、車両費並びに土地費及び建物費について、事業開始当初に必要なとされる資金確保の基準を2ヶ月分のローン支払金又はリース料から6ヶ月分に引き上げる。

損害賠償能力 (国土交通省告示において規定)

貸切バス事業者が事故発生時に確実な賠償を行い、被害者保護を図る観点から、貸切バス事業者が旅客の生命等の損害を賠償するために締結すべき損害賠償責任保険・共済の賠償限度額を対人8,000万円以上から対人無制限に引き上げる。

	所要資金	事業開始当初に要する資金
車両費	取得価格 or1年分のリース料	6ヶ月分 のローン支払金 or 6ヶ月分 のリース料
土地費 建物費	取得価格 or1年分のリース料	6ヶ月分 のローン支払金 or 6ヶ月分 のリース料
運転資金	2ヶ月分の人件費、燃料費等	2ヶ月分の人件費、燃料費等
保険料等	1年分の保険料、租税公課	1年分の保険料、租税公課

大型高速バスに導入されている先進安全技術等(一覧)

装置名	機能概要	実用化状況	作動条件	基準等
衝突被害軽減ブレーキ	<p>衝突の危険がある場合、運転者へ警報の後、自動ブレーキを作動</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 平成22年より装備開始 現在、新車は全車装備 普及率：17.9%(平成26年末) 後付け不可 平成22年以降の三菱ふそう社製バスで購入時に装着しなかったものは後付可能。他メーカーは平成22年より全車標準装備 	<ul style="list-style-type: none"> 時速15km以上 現在のシステムは、車両への追突防止を想定したもの 	平成26年11月以降の新型車より義務付け
車両安定性制御装置	<p>車両の横滑りに応じて、制動力・駆動力を制御し、横滑りや転覆を防止</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年より装備開始 平成26年11月以降の新型車は全車装備 普及率：8.6%(平成26年末) 後付け不可 	<ul style="list-style-type: none"> 時速20km以上 	平成26年11月以降の新型車より義務付け
車線逸脱警報装置	<p>車線を逸脱した場合、警報</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年より装備開始 現在、新車は全車装備 普及率：12.9%(平成26年末) 後付け可 	<ul style="list-style-type: none"> 時速60km以上 直線路及び半径250m以上のカーブ 	平成29年11月以降の新型車より義務付け
ふらつき注意喚起装置	<p>ハンドル操作のふらつきの増大を検知した場合、警報</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年より装備開始 現在、新車は全車装備 普及率：15.4%(平成26年末) 後付け可 	<ul style="list-style-type: none"> メーカーが設定する速度以上 	
ドライバーモニター	<p>ドライバーの顔の方向や眼の状態をモニターカメラが常時監視。不注意検出時に警報</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 平成26年より装備開始 現在、新車の一部車両に装備 現在は新車にのみ実用化 		
ドライバー異常時対応システム	<p>ドライバーが運転中に運転できない状態に陥った場合、警報を行った後、自動で減速制御等を行い、車両を停止</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 開発中 	<ul style="list-style-type: none"> 異常を検知時、3.2秒以上の警告後、自動制御開始 	本年度中にガイドライン策定予定

○道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

（許可申請）

第五条 一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
 - 二 経営しようとする一般旅客自動車運送事業の種別
 - 三 路線又は営業区域、営業所の名称及び位置、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の一般旅客自動車運送事業の種別（一般乗合旅客自動車運送事業にあつては、路線定期運行（路線を定めて定期的に運行する自動車による乗合旅客の運送をいう。以下同じ。）その他の国土交通省令で定める運行の様子の別を含む。）ごとに国土交通省令で定める事項に関する事業計画
- 2 前項の申請書には、事業用自動車の運行管理の体制その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。
- 3 国土交通大臣は、申請者に対し、前二項に規定するもののほか、当該申請者の登記事項証明書その他必要な書類の提出を求めることができる。

（許可基準）

第六条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業の許可をしようとするときは、次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない。

- 一 当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること。
- 二 前号に掲げるもののほか、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- 三 当該事業を自ら適確に遂行するに足る能力を有するものであること。

○道路運送法（昭和26年法律第183号）（抄）

（欠格事由）

第七条 国土交通大臣は、次に掲げる場合には、一般旅客自動車運送事業の許可をしてはならない。

- 一 許可を受けようとする者が一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過していない者であるとき。
- 二 許可を受けようとする者が一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業の許可の取消しを受け、取消しの日から二年を経過していない者（当該許可を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しを受けた法人のその処分を受ける原因となつた事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する役員（いかなる名称によるかを問わず、これと同等以上の職権又は支配力を有する者を含む。第四号、第四十九条第二項第四号並びに第七十九条の四第一項第二号及び第四号において同じ。）として在任した者で当該取消しの日から二年を経過していないものを含む。）であるとき。
- 三 許可を受けようとする者が営業に関し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者又は成年被後見人である場合において、その法定代理人が前二号又は次号のいずれかに該当する者であるとき。
- 四 許可を受けようとする者が法人である場合において、その法人の役員が前三号のいずれかに該当する者であるとき。

（運行管理者資格者証）

第二十三条の二 国土交通大臣は、次の各号のいずれかに該当する者に対し、運行管理者資格者証を交付する。

- 一 運行管理者試験に合格した者
 - 二 事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務について国土交通省令で定める一定の実務の経験その他の要件を備える者
- 2 国土交通大臣は、前項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する者に対しては、運行管理者資格者証の交付を行わないことができる。
- 一 次条の規定により運行管理者資格者証の返納を命ぜられ、その日から二年を経過しない者
 - 二 この法律若しくはこの法律に基づく命令又はこれらに基づく処分に違反し、この法律の規定により罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又はその執行を受けることがなくなつた日から二年を経過しない者
- 3 運行管理者資格者証の交付に関する手続的事項は、国土交通省令で定める。

（運行管理者資格者証の返納）

第二十三条の三 国土交通大臣は、運行管理者資格者証の交付を受けている者がこの法律若しくはこの法律の命令又はこれらに基づく処分に違反したときは、その運行管理者資格者証の返納を命ずることができる。