

# 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」について

平成25年6月25日  
国土交通省  
東北運輸局



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



国土交通省

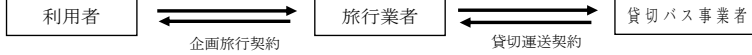
## 1. 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」概要及びスケジュールについて

事故発生  
構造的な問題点  
課題と対策

## 事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。

※ 高速ツアーバス：旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。



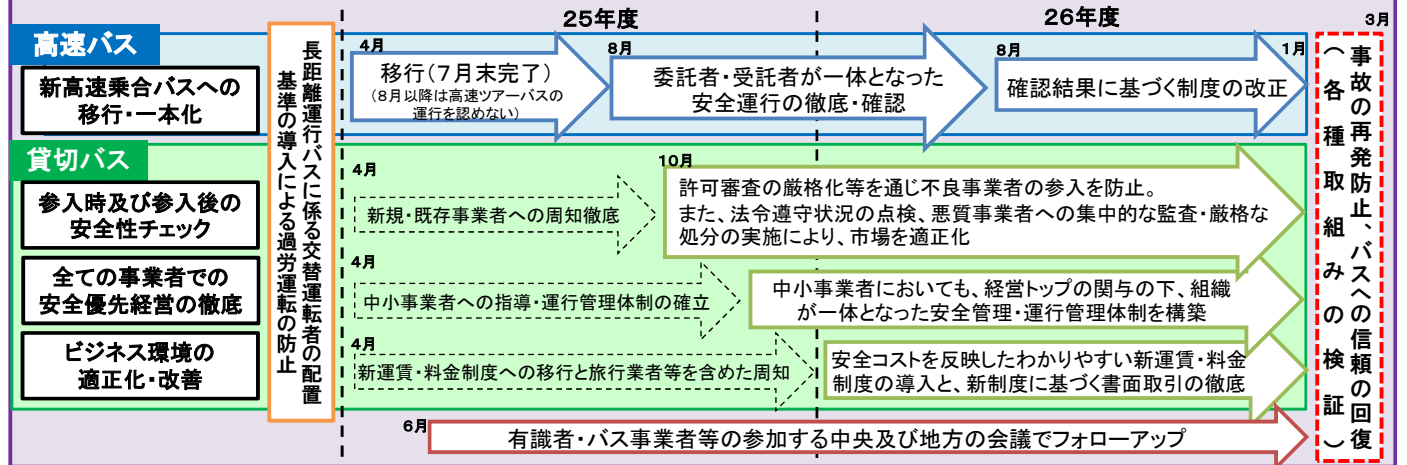
## 「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

- 事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ
  - 利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の課題点
  - バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐車や周辺環境への悪影響等の問題
  - 夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

## 貸切バス事業者をめぐる構造問題

- 規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的
  - 価格競争の激化、事業者収入の低下
  - 安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化
  - 届出とは異なる運賃・料金収受の取引の広がり
  - 口頭による発注・取引の慣行化
- 許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」 (「バス事業のあり方検討会報告書」(平成25年3月29日)に基づき策定・実施)



# 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成25年4月2日  
自動車局

## 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン

平成24年4月29日に発生した関越道高速ツアーバス事故を受け、「バス事業のあり方検討会」において検討された結果を踏まえ、国土交通省は、平成25・26年度の2年間にわたり、「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」として、報告書に盛り込まれた措置を迅速かつ着実に実施することにより、事故の再発防止と、事故により大きく揺らいだ高速バス及び貸切バスへの信頼の回復を図ることとする。

なお、本プランの実効性を確保するためには、PDCAサイクルに沿って継続的にチェックを行うことが重要であるため、逐次フォローアップ・効果検証を行うとともに、必要に応じて取組内容の充実強化を図るものとする。

### I 具体的取組

#### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化 (別紙①～④参照)

- 現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
- 移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
- 上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。

#### 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の強化 (別紙⑤～⑪参照)

- 半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、

輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。

- 今後2年間を通じて、事業者自らによる法令遵守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。
- 特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。

##### (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底 (別紙⑫～⑮参照)

- 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務づけを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務づけること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。

##### (3) ビジネス環境の適正化・改善 (別紙⑯～⑲参照)

- 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

### II フォローアップ・効果検証

- 各措置の準備・実施状況については、有識者・関係者等の参加を得て、本省及び地方運輸局において、逐次フォローアップを行う。

- 各措置の実施状況を踏まえ、平成26年度末を目途にその効果を検証し、バスへの信頼回復のためにさらに必要な取組について検討する。

(別紙)

## 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」として実施する措置及びその実施予定時期

### 1. 新高速乗合バスへの移行・一本化

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	大都市圏のターミナル駅周辺等におけるバス停留所の確保や、道路運送法の手続の迅速処理等を通じて、確実かつ円滑な移行を図る。	25年7月末まで
②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）	貸切バス事業者への管理の委託を行う場合に、委託者・受託者が一体となった安全管理体制を構築するため、運輸安全マネジメントの実施を義務付ける。（省令改正等）	25年4月以降
③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	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	25年5月以降
④過労運転防止のための交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）

4

### 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

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑤役員への法令試験の厳格化	新規許可時に実施する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するほか、試験方法等を厳格化する。（通達改正）	25年10月
⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認	新規許可時に運行管理者・運転者の雇用契約等の写しを提出させる。（通達改正）	25年10月
⑦営業所等の現場確認の徹底	運輸開始届出時に、営業所や車庫等の施設の設置状況について現地調査等を実施する。（通達改正）	25年10月
⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	参入時に必要となる資金確保の基準を引き上げるとともに、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を、1人当たり8,000万円から無制限に引き上げる。（通達・告示改正）	25年10月
⑨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	事業者の法令遵守意識を高めるため、法令遵守状況等を事業者自らが確認（自己点検）する制度を導入する。また、点検結果は国土交通省への報告を求めるとともに、呼出指導（講習会等）を通じて、点検結果の個別ヒアリングや改善方法の助言等を行う。（通達改正等）	25年10月
⑩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	業界団体を中心として適正化事業（法令遵守の徹底に関する営業所への巡回指導等）を導入、推進する。	業界団体との調整が完了次第実施
⑪悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施	重要な法令違反の疑いがある貸切バス事業者に対して集中的な監査を実施するとともに、当該違反が確認された場合には事業停止とするなど処分を厳格化する。（通達改正）	25年10月

5

(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑫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	①全ての貸切バス事業者に安全管理規程の作成・届出、安全統括管理者の選任・届出を義務付ける。（省令改正） ②安全管理の実施方法や必要な体制等について講習会による啓発・指導等を行うとともに、中小事業者等に対する効果的な評価方法を検討・確立した上で評価を実施する。（通達改正）	①25年10月 ②25年4月以降
⑬運行管理制度の強化	乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付ける。（省令改正）	26年5月
⑭交替運転者の配置基準の策定	長距離運行の際の運転者の過労運転を防止するため、ワンマン運行に係る上限距離等を定める。（通達改正）	25年8月 （夜間運行について一部実施済み）
⑮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	①交替運転者が配置されていない状況で長距離・長時間運行を行う場合には、デジタル式運行記録計による運行管理を行うことを義務付ける。（通達改正） ②ドライブレコーダーと合わせて、導入時における支援拡充や導入後の運転者教育への活用方策の明示等により、一層の普及を促進する。	①26年1月 （夜間運行について一部実施済み） ②25年4月以降

(3) ビジネス環境の適正化・改善

措置名	具体的内容	実施時期（予定）
⑯運賃・料金制度の改革	安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に移行するとともに、時間・キロ併用制運賃への移行等を実施する。（通達改正）	25年度末まで
⑰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	運賃・料金の内訳が記載された運送引受書の発行・交付・保存を徹底し、監査における重点的チェック対象とするとともに、旅行業者の関与が疑われる場合における監査や処分について、観光庁と連携して対応する。なお、旅行業法に基づき処分等の権限を持つ都道府県についても、観光庁を通じて同様に協力を求めていく。	実施済み。25年4月以降取組を強化
⑱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	貨物自動車運送事業法における「荷主勧告制度」を参考としつつ、運賃・料金に係る法律違反について再発防止に資する新たな制度の導入を検討する。	25年末までに検討
⑲円滑な移行のための環境整備	新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促進するため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂・周知等を行う。（通達改正）	25年10月

# プランのスケジュールについて【新高速乗合バス関係】

課 題	スケジュール										
	平成25年					平成26年					平成27年
	4月	5月	6月	7月	8月・9月	10月～12月	1月～3月	4月～7月	8月～12月	1月～3月	
①高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化	バス停調整 許可審査			許可審査 移行完了 (7月末)	運輸開始後の 現場確認						
①高速バス表示ガイドライン改定その他利用者対応	ガイドライン改定・周知										
④交替運転者の配置基準の明確化・厳格化とその適用		通達改正 解説書発出			全面適用 (8/1)						
③高速ツアーバス連絡協議会を中心とした適正化事業		巡回指導開始(5/29)									
②委託者・受託者が一体となった運輸安全管理実施			省令公布 通達改正 (予定)			施行(10月) 届出完了 (12月末)					
②運輸安全管理評価の実施					評価方針策定後、評価開始						

※あくまでも現時点(平成25年6月)の予定であり、今後変更となる可能性があります。

# プランのスケジュールについて【貸切バス関係】

課 題	スケジュール										
	平成25年					平成26年					平成27年
	4月	5月	6月	7月	8月・9月	10月～12月	1月～3月	4月～9月	10月～12月	1月～3月	
⑤役員への法令試験の厳格化 ⑥運行管理者・運転者の雇用契約等の確認 ⑦営業所等の現場確認の徹底 ⑧所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化	制度・運用方針の検討			告示・通達 改正	事業者への 周知	施行 (10月)					
⑨法令遵守に係る自己点検・報告及び集団指導 ⑩悪質事業者への集中的監査・厳格な処分実施			通達発出		事業者への 周知	施行 自己点検・報告・講習会の開始					
⑫運輸安全管理実施義務付け拡大			省令公布 通達改正 (予定)			施行(10月) 届出完了 (12月末)					
⑫運輸安全管理制度の普及啓発及び評価実施				普及啓発活動		評価方針策定後、評価開始					
⑬運行管理制度の強化			省令公布 通達改正 (予定)				施行 (5月)				
⑭交替運転者の配置基準の策定		通達改正 解説書発出			全面適用 (8/1)		適用(1月) (デジタコ、IT点呼)				
⑯運賃・料金制度の改革 ⑰書面取引の徹底 ⑱円滑な移行のための環境整備			原価データの収集 制度の検討			通達改正 (年内)	広報・周知 普及	施行 (4月)			
⑱運送申込者による安全阻害行為等が疑われる 場合の対応等			制度の検討、観光庁等との調整								

※あくまでも現時点(平成25年6月)の予定であり、今後変更となる可能性があります。

## 2. 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」における個別の施策について

10

### (1) 8月1日から実施

- 新高速乗合バスへの移行・一本化
- 交替運転者の配置基準

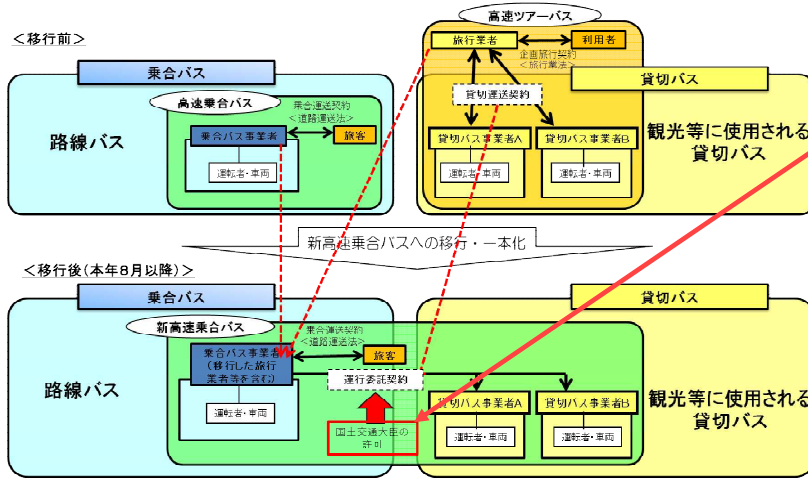
11

○ ~本年7月末まで：新高速乗合バスへの移行に係る許認可



新高速乗合バスへの移行・一本化の完了

○ 本年8月～：高速ツアーバスの運行は認めない



### 安全面の要件を厳格化

委託者	乗合バス事業者 (管理の受委託に係る運送の安全確保責任は委託者が負う)
受託者	法令遵守状況等の厳格な要件を満たす事業者 ①貨切バス事業運輸開始後3年以上が経過、 ②過去1年間重大・悪質な法令違反の処分歴なし、 ③過去の行政処分歴が一定以内等
内部統制	法令遵守のチェック体制を整備 ①委託者の運行管理者・整備管理者による指導・助言、 ②委託者による受託者の営業所の訪問調査を義務付け
安全確保措置	通常求めている水準以上の安全確保措置 ①運行管理者と代表者及び運転者との兼務を禁止、 ②安全管理規程に基づく委託者・受託者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等)、 ③関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の構築(安全運行協議会) ④高速ツアーバスの交番運転者の配置の基準に従って、交番運転者を配置等
委託範囲	委託者の高速乗合バス事業の原則2分の1以内
使用車両	委託者又は受託者の車両

高速乗合バス事業者が、国土交通大臣の許可を受けて、他の高速乗合バス事業者に運行委託できる「管理の受委託制度」について、必要な安全確保措置を講じた上で、貨切バス事業者に対して委託できる類型を追加。

### 需要動向に対応した運行計画・運賃設定の実現

- ①運行計画の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「30日前」から「7日前」に短縮。
- ②運賃・料金の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「30日前」から「7日前」に短縮。
- ③幅運賃の設定 ⇒ 割引運賃について、運賃タイプ毎に、上限額と下限額(上限額の80%以上)の幅による届出が可能。

### 夏・冬の多客期対策の実施

H24年7月：夏の多客期に向け、高速ツアーバス等の緊急対策として、夜間の実車距離<sup>(※)</sup>400kmを基本とする「夜間の高速ツアーバス」の交替運転者の配置基準を策定  
 同年12月：スキー等の冬の多客期に向け、貨切バス全般について、高速ツアーバスと同様に、夜間の実車距離400kmを基本とする「夜間の貨切バス」の交替運転者の配置基準を策定

(※) 実車距離…利用者の乗車の有無に関わらず、利用者が乗車可能な区間として、旅行業者等が設定した起点から終点までの距離

### 最終とりまとめ (H25年4月)

#### (1) 交替運転者の配置基準 (H25年8月1日より全面適用)

		新高速乗合バス(貨切バス事業者の受託運行も含む)	観光等に使用される貨切バス
ワンマン運行の上限	夜間	○距離：実車距離400kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで ○時間：運転時間9時間以内 ○連続乗務：連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜まで (自社運行の場合には例外措置あり)	○距離：実車距離400kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は500kmまで ○時間：運転時間9時間以内 ○連続乗務：連続4夜まで *ただし、400km超は連続2夜まで
	昼間	○距離：実車距離500kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで ○時間：運転時間9時間以内 (自社運行の場合には例外措置あり)	○距離：実車距離500kmまで *ただし、特別な安全措置を講ずる場合は600kmまで ○時間：運転時間9時間以内 (一時間以上のまとまった休憩を入れる場合には例外措置あり)

#### (2) その他の過労運転防止対策

・ 第三者立会やIT機器を活用した遠隔地点呼の強化、運行中の運行管理体制の確保、健康起因事故の防止、夜間ツーマン運行への配慮、利用者への周知等

## (2) 10月1日から実施

- 監査・処分の見直し
- 参入時の安全性チェック
- 運輸安全マネジメントの実施

### 悪質事業者への集中的な監査と厳格な処分の実施

**監査方針・行政処分等に係る通達を下記のとおり、改正**

監査端緒

- ・事業者による自主点検・報告状況、適正化実施機関や業界関係者等の通報・情報交換等による**端緒情報を充実**
- ・違反歴、累積違反点数、講習受講状況等について監査総合情報システム等を活用して分析
- ・**悪質**（=下記の事業停止に該当する）**と思われる事業者をリストアップし、優先的に監査を実施**

監査実施時

- ・**街頭監査を新設**（現行：営業所で監査実施）。交替運転者の配置なし、運転者の飲酒・過労等が確認された場合は是正を勧告 → 応じない場合には道路運送法に基づく是正命令発令
- ・**悪質・重大な法令違反項目を緊急・優先的に確認**するなど、効率的効果的な監査を実施  
→ 行政処分の見直しとあわせ、**監査を従来よりも多頻度**に実施

行政処分等

- ・悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化→事業停止（30日間）**
  - ・運行管理者の未選任（現行：40日車）
  - ・整備管理者の未選任（現行：40日車）
  - ・全運転者に対して点呼未実施（現行：点呼未実施率50%以上、40日車）
  - ・監査拒否、虚偽の陳述（現行：60日車）
  - ・名義貸し、事業の貸渡し（現行：60日車×違反車両数）
  - ・乗務時間の基準に著しく違反（現行：120日車）
  - ・全ての車両の定期点検整備が未実施（現行：20日車×違反車両数）
- ・事業停止後も引き続き法令違反の改善なし→**許可取消**
- ・その他、記録類の改ざん、交替運転者の配置違反、日雇い運転者の選任等→**処分量定の引き上げ**
- ・**軽微な法令違反の対象を拡大→文書警告**  
記録の記載不備等については、監査時において文書警告（行政指導）
- ・**運行管理者資格者証返納命令の厳格化**  
返納命令の適用事項を見直し、運行管理者の名義貸しの禁止を明示等

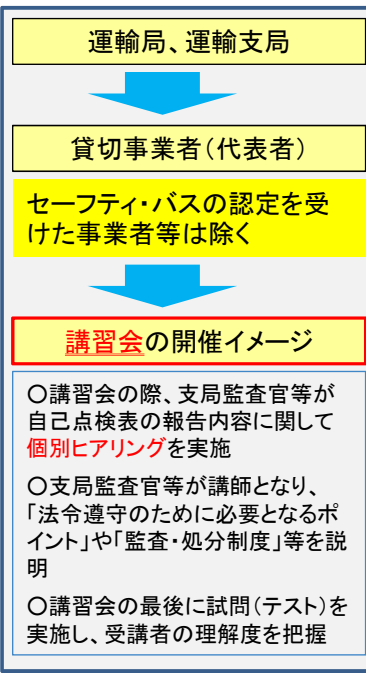


## 目的

1. 事業者（経営者）自身の法令遵守への意識を高める。
2. 法令遵守に対するレベルアップを図るとともに、行政と事業者のコミュニケーションを推進し、安全意識の共有を図る。
3. 法令違反の疑いがある事業者の実態を行政が把握し、関係のある事業者を処分



## 全体の流れのイメージ



自己点検表（法律に基づく報告聴取として実施）の提出依頼、講習会開催通知

講習欠席、自己点検表未報告、自己点検表の報告内容の疑義等

監査

行政処分

## 自己点検表のイメージ

毎年、重点点検項目を選定して実施

自己点検表 ○○バス（株）○○営業所

【過労防止関係】

- ・告示で定める基準（拘束時間、休息时间、連続運転時間等）の遵守
- ・運行実車距離が400kmを超える場合（夜間）の交替運転者の配置

提出資料：乗務記録：運行指示書、タコチャート

【点呼関係】

- ・運行管理者による点呼実施状況
- ・アルコール検知器の使用状況

提出資料：点呼簿、アルコール検知器（現物提示）

【運転者の教育関係】

- ・告示で定める教育の実施状況

提出資料：年間教育計画、教育記録、適性診断結果

## 講習会の実施イメージ

実施主体：運輸局又は運輸支局

実施回数：数十名程度を限度に数回実施（事業者の出席は年1回）

講師：運輸局又は運輸支局監査官等

受講者：代表者等

実施場所：運輸局又は運輸支局会議室等

# 役員の法令試験の厳格化

## 現在の法令試験の位置付け及び実施方法

### 貸切バス事業の許可（道路運送法第4条）

- 「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、以下の通り試験を実施。

＜法令試験の実施内容＞	
① 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	③ 出題数 30問
② 出題形式： ○×方式、語群選択方式、簡単な筆記回答方式	④ 試験時間 40分～60分
	⑤ 合格基準 80%以上の正答

## バス事業のあり方検討会報告書（平成24年3月）

2. 貸切バス分野における対策
- (1) 貸切バス事業者における法令遵守体制の確保
- ① 事業許可時の役員の法令試験の厳格化
- 一 貸切バス事業の事業許可時に、代表権を有する常勤役員に対し、運転者の労働時間や運輸安全マネジメント等を出題範囲に含む法令試験を厳格に実施する。
- 【取り組み項目】
- ・受験対象者を代表権を有する常勤役員に限定
  - ・再試験に不合格の場合は却下処分
  - ・出題範囲として道路運送法、道路運送車両法、勤務時間等基準告示、運輸安全マネジメント及び貸切バス利用ガイドラインを明示等

## 具体的に講じる措置

- ① 受験者の見直し（→上記自動車局長通達の改正）  
…法令試験の受験者は代表権を有する常勤役員に限定。
- ② 不合格者への措置（→実施方法に係る旅客課長通達の制定）  
…不合格時の再試験は1回とし、再試験に不合格となった場合には許可申請は却下する。
- ③ 出題範囲の拡大（→実施方法に係る旅客課長通達の制定）  
…出題範囲に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、「運輸安全マネジメント」、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を追加。

## 現在の現場確認の位置付け

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)

→「**旅客自動車運送事業の新規許可事業者に対する許可取得時の指導の充実等について**」の実施方法等について(自動車局安全政策課長、旅客課長通達)

- (1) 運輸開始届出時に以下の書類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するものとする。

### <添付書類>

- ①自動車検査証の写し
- ②任意保険書の写し
- ③その他営業所(運賃料金表及び運送約款について公示した状況を含む。)、自動車車庫、事業用自動車、休憩仮眠施設の事業計画等に定める運輸施設についての写真

## 課題

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**

## 具体的に講じる措置

上記通達を改正し、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、休憩仮眠施設等について、**現地調査を行うこととする。**

# 所要資金額や賠償限度額に関する許可基準の強化

## ○ 資金確保の基準の引き上げ

### 【現行制度】

新規許可時に、資金計画が適切であることを確認  
(国土交通省自動車局長通達において規定)



### 【見直し】

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**

### ※現行の資金確保要件

- ・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。

主な資金項目	*所要資金	**事業開始当初に要する資金
車両費	取得価格 or 1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金又はリース料 <b>【見直し】 6ヶ月分に引き上げ</b>
土地費 建物費	取得価格 or 1年分のリース料	2ヶ月分のローン支払金又はリース料 <b>【見直し】 6ヶ月分に引き上げ</b>
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

## ○ 損害賠償能力の引き上げ

### 【現行制度】

新規許可時に、以下の要件を満たす損害賠償保険に加入することを義務付け

**損害賠償保険の要件** (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



### 【見直し】

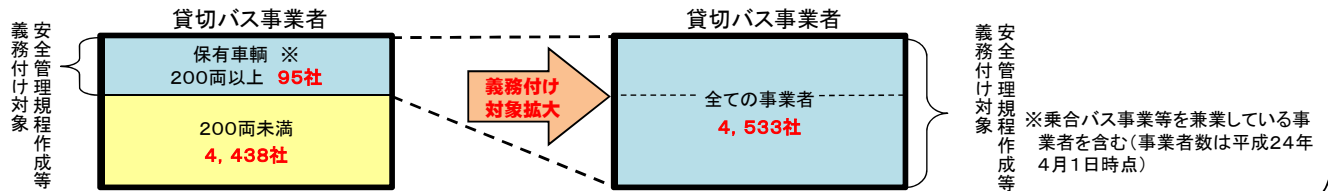
事故発生時に確実な賠償を行い、被害者保護を図る観点から、**損害賠償保険の要件を対人無制限に引き上げ**

## 貸切バス事業の課題

事業者数・車両数が増加する一方、需要の増加は限定的であり、日車營收が下落し、**運転者の労働条件悪化や安全性低下**といった問題が指摘されているところ。また、発注者との関係で運行計画が決まるなど、安全管理や運行管理において難しい側面がある。これらの背景を踏まえ、**中小規模の事業者に対して、運輸安全マネジメントに基づく取組を義務付け、早急に貸切バス事業の輸送の安全性向上を図る必要。**



**全ての貸切バス事業者や高速乗合バス事業者(管理の委託許可を受けた者に限る)に対して運輸安全マネジメント(経営トップをはじめとする事業者全体での安全管理の取組み)と、運輸安全マネジメント評価を拡大。あわせて安全管理体制の構築のための支援事業を展開。**



## 運輸安全マネジメントの対象拡大に向けた今後の方向性

### 安全管理規程等の届出

- ◆ 事業者に対して、**安全管理規程の作成・届出**を義務付ける。
- ◆ 事業者に対して、**安全統括管理者の選任・届出**を義務付ける。

### 運輸安全マネジメント評価の実施

- ◆ 事業者に対して、**運輸安全マネジメント評価を実施**(中小規模事業者に対する効果的な評価方法を検討)。

### 支援事業の展開

- ◆ 事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施方法等について、**講習会等の形での普及・啓発**を図る。

**中小規模事業者を含む全ての貸切バス事業者等に対して、安全に対する意識・取組を向上させる**

## (3) 来年4月以降実施

- 運行管理制度の強化
- 運賃・料金制度の改革

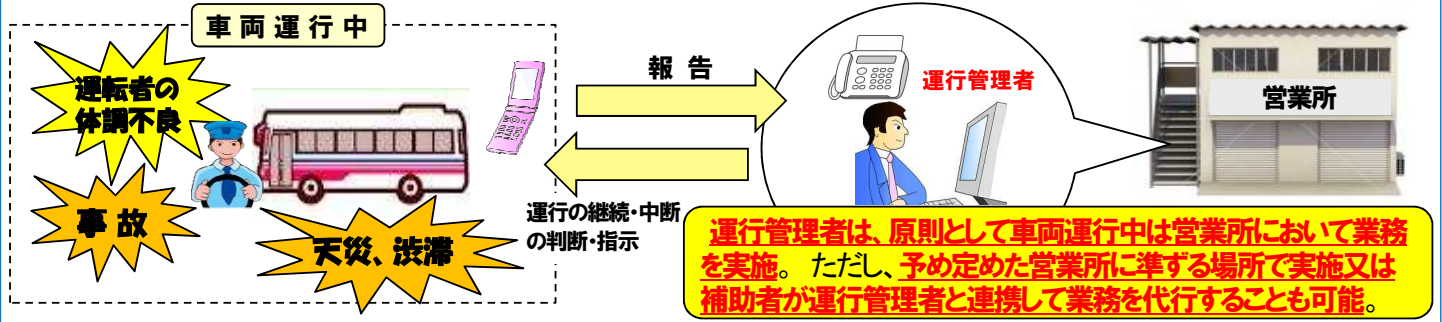
運行管理に関する問題点

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優先しかねないなど、重大事故に繋がりがねない状況。**

運行管理体制の見直し

バス事業等においては、安全運行に責任を有する**運行管理者が、トラブル発生時の運行継続・中断等について必要な判断・指示を行うため**、次のとおり、運行管理制度の強化を行う。

- ①事業者に対して、**車両運行中の間の運行管理体制整備を義務付け**
- ②運行管理者に対しては、**トラブル発生時の運転者に対する必要な判断・指示を行うことを義務付け**
- ③運転者に対して、**トラブル発生時の運行管理者に対する報告を義務付け**



見直しによる効果

**運行管理者と運転者等との兼務が排除される(※)など、運行管理業務の適正化を実現**

(※)複数の運行管理者を選任している営業所にあつては、別の運行管理者が業務を行っている場合などには兼務可能。

運賃・料金制度の改革等

**課題** 需給調整規制廃止後の競争の激化、公示運賃・料金が実態に即していないこと等から、以下の課題が顕在化

- 公示運賃・料金が物価動向や現在の原価計算の前提条件を適切に反映していない
- 運賃・料金の適用方法も複雑で分かりにくい
- 需給調整規制の廃止後、供給過剰となる一方で、旅行形態の変化等による需要減少とインターネットの普及により価格競争が激化し、公示運賃・料金の下限を下回った運賃での取引が多く行われている
- 運賃・料金の決定に旅行者等々の運送申込者の意向が強く反映
- 営業収入が減少し、人件費や車両整備費の抑制、労働条件の悪化等により、安全・安心を脅かす事態が懸念

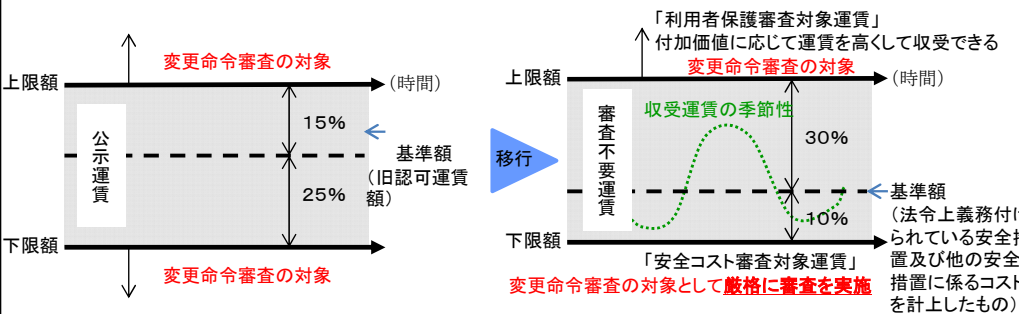
検討の視点

- ①取引実態を踏まえた制度設計
- ②事故防止、法令遵守、サービス改善の促進
- ③国民目線・消費者目線の適切な反映
- ④関係者間の取引実務円滑化及び貸切バス事業者による創意工夫・需要喚起の促進
- ⑤事後チェックの確保

制度の再構築

合理的で実効性のある運賃・料金制度

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」、「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入



2. 合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定した合理的でわかりやすい制度である。「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化。  
 ※料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

貸切バス事業者と運送申込者との適正な取引の確保に向けた事後チェックの強化等

- ① 書面取引の徹底
- ② 「貸切バス選定・利用ガイドライン」の改訂による適正な取引の周知・普及、運送申込者・利用者への「安全コスト審査対象運賃」の理解の徹底
- ③ 監査における運賃のチェックの強化、処分の徹底
- ④ 観光庁との連携の強化
- ⑤ トラック運送における荷主勧告制度を参考しつつ、再発防止に資する制度の導入の検討

今後の進め方

平成25年度中に速やかに新制度へ移行することとし、逐次、準備や進捗の状況等を検証