

制定	平成18年	9月29日	中国運輸局公示第69号
改正	平成19年	8月10日	中国運輸局公示第61号
改正	平成20年	6月30日	中国運輸局公示第40号
改正	平成21年	9月30日	中国運輸局公示第73号
改正	平成22年	8月24日	中国運輸局公示第41号
改正	平成26年	1月27日	中国運輸局公示第87号
改正	平成28年	12月20日	中国運輸局公示第59号

## 公 示

### 一般乗合旅客自動車運送事業に係る経営許可申請事案の 審査基準について

一般乗合旅客自動車運送事業の経営許可申請について、道路運送法（以下「法」という。）第4条第1項に定める基準に関する事項の審査基準を下記のとおり定めたので公示する。

平成18年9月29日

中国運輸局長 神谷俊広

#### 記

#### 1. 運行の態様の定義

- (1) 路線定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。
- (2) 路線不定期運行とは、路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。
- (3) 区域運行は、路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。

#### 2. 事業の適切性

- (1) 路線定期運行又は路線不定期運行を行う場合にあつては、路線の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであること。
- (2) 区域運行を行う場合にあつては、営業区域の設定が、原則、地区単位（大字・字、町丁目、街区等）とされていること。ただし、地域の実情により、隣接する複数の地区を営業区域とすることができる。
- (3) 路線不定期運行及び区域運行は、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議又は道路運送法施行規則

(昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。)第9条第2項に規定する協議会(以下「地域公共交通会議等」という。)で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。)であること。

### 3. 路線定期運行に係る事業計画等

#### (1) 営業所

配置する事業用自動車に係る運行管理及び利用者への営業上の対応を行う事務所であって、次の各事項に適合するものであること。

- ① 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- ② 建築基準法(昭和25年法律第201号)、都市計画法(昭和43年法律第100号)、消防法(昭和23年法律第186号)、農地法(昭和27年法律第229号)等関係法令に抵触しないものであること。
- ③ 事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足る規模のものであり、適切な運行管理が図られる位置にあること。

#### (2) 事業用自動車

- ① 申請者が使用権原を有するものであること。
- ② 道路構造上運行に支障を与えない大きさ、重量であること。
- ③ 乗車定員は、11人以上であり、かつ、事業計画及び運行計画を的確に遂行するに足るものであること。ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合には11人未満の乗車定員とすることができる。

#### (3) 最低車両数

1営業所ごとに、最低5両の常用車及び1両の予備車を配置するものとする。ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合等、地域の実情に応じて事業計画及び運行計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りでない。

#### (4) 自動車車庫

- ① 原則として営業所に併設されるものであること。ただし、併設できない場合は、営業所から直線で2キロメートル(特別な事情があると認められる場合においてはこの限りではない。)の範囲内にあつて運行管理をはじめとする管理が十分可能であること。
- ② 車両と自動車車庫の境界及び車両相互間の間隔が50センチメートル以上確保され、かつ、営業所に配置する事業用自動車の全てを収容できるものであること。
- ③ 他の用途に使用される部分と明確に区画されること。
- ④ 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- ⑤ 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。
- ⑥ 自動車の点検、整備及び清掃のための施設が設けられること。

- ⑦ 車両の出入りに支障のない構造であり、前面道路が車両制限令（昭和36年政令第265号）に抵触しないものであること。なお、前面道路が私道の場合にあつては、当該私道の通行に係る使用権原を有する者の承認があり、かつ、当該私道に接続する公道が車両制限令に抵触しないものであること。
- ⑧ 着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても自動車車庫又は駐車場が確保されること。

(5) 休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- ① 原則として営業所又は自動車車庫に併設されるものであること。
- ② 事業計画を的確に遂行するに足りる規模を有し、適切な設備を有するものであること。
- ③ 申請者が、土地、建物について3年以上の使用権原を有するものであること。
- ④ 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令に抵触しないものであること。
- ⑤ 着地において長時間停留する高速バス路線については、着地においても睡眠施設が確保されること。

(6) 停留所

- ① 事業用自動車の運行上問題のないものであること。
- ② 申請者が、原則として3年以上の使用権原を有するものであること。
- ③ 道路法（昭和27年法律第180号）、道路交通法（昭和35年法律第105号）等関係法令に抵触しないものであること。

(7) 運行計画

一般乗合旅客自動車運送事業の運行計画の届出等の処理要領について（平成13年9月27日付け国自旅第90号）に定めるところによるクリームスキミング的運行を前提とするものでないこと。

#### 4. 路線不定期運行に係る事業計画等

- (1) 営業所、事業用自動車、自動車車庫、休憩仮眠施設は、3.(1)(2)(4)(5)に準ずるものであること。
- (2) 最低車両数は、1営業所ごとに、最低3両を配置するものとする。ただし、地域公共交通会議等の協議結果に基づく場合等、地域の実情に応じて事業計画の遂行に必要な輸送力が明らかに確保されると認められる場合はこの限りでない。
- (3) 当該運行系統の設定が、事業用自動車の運行上問題ないものであること。
- (4) 乗降地点が、3.(6)に準ずるものであること。
- (5) 運行系統に係る時刻の設定については、次のいずれかによるものとする。
  - ① 発車時刻のみが設定されているものであること。
  - ② 到着時刻のみが設定されているものであること。
  - ③ 発車時刻又は到着時刻のいずれもが設定されていない場合には、他の交通機関の終着時刻に依存するものであること又は旅客の需要に応じたものであること。

#### 5. 区域運行に係る事業計画等

- (1) 営業所、事業用自動車、自動車車庫、休憩仮眠施設は、3.(1)(2)(4)

- (5)に準ずるものであることとし、営業所は営業区域内にあることを要するものとする。ただし、地域の実情により、適切な運行管理が図られる地理的範囲内に営業所があると認められる場合は、この限りでない。
- (2) 最低車両数は、4.(2)に準ずるものであること。
  - (3) 当該運送の区間の設定が、事業用自動車の運行上問題のないものであること。
  - (4) 運送の区間ごとに発車時刻若しくは到着時刻又は運行間隔時間のいずれかが設定されているものであること。なお、発車時刻は、営業所について、到着時刻は、目的地について定めることを原則とする。ただし、運行間隔時間を設定する場合であって、地域公共交通会議等の協議結果に基づく一定の時間帯別の運行回数等が明示されているときにはこの限りでない。
  - (5) 通信施設等を利用して事前予約等に応じた乗合運行の形態となっているものであること。

## 6. 管理運営体制

- (1) 法人にあつては、当該法人の業務を執行する常勤役員のうち1名以上が専従するものであること。
- (2) 営業所ごとに、配置する事業用自動車の数により義務づけられる常勤の有資格の運行管理者の員数を確保する管理計画があること。
- (3) 運行管理を担当する役員等運行管理に関する指揮命令系統が明確であること。
- (4) 自動車車庫を営業所に併設できない場合は、自動車車庫と営業所において常時密接な連絡がとれ、点呼等が確実に実施される体制が確立されること。
- (5) 事故防止等についての教育及び指導体制を整え、かつ、事故の処理及び自動車事故報告規則（昭和26年運輸省令第104号）に基づく報告等の責任体制その他緊急時の連絡体制及び協力体制について明確に確立されること。
- (6) 上記(2)～(5)の事項等を明記した運行管理規程等が定められること。
- (7) 原則として、常勤の有資格の整備管理者の選任計画があること。ただし、一定の要件を満たすグループ企業（会社法（平成17年法律第86号）第2条第3号及び第4号に定める子会社及び親会社の関係にある企業及び同一の親会社を持つ子会社をいう。）に整備管理者を外部委託する場合は、事業用自動車の運行の可否の決定等整備管理に関する業務が確実に実施される体制が確立されていること。
- (8) 利用者等からの苦情の処理に関する体制が確立されること。

## 7. 運転者

- (1) 事業計画及び運行計画を遂行するに足りる員数の有資格の運転者を常時選任する計画があること。
- (2) この場合、適切な乗務割、労働時間を前提としたものであること。
- (3) 運転者は、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号）第36条第1項各号に該当する者ではないこと。

## 8. 資金計画

- (1) 所要資金の見積りが適切であり、かつ、資金計画が合理的かつ確実なものであること。なお、所要資金は次の①～⑦の合計額とし、各費用ごとに以下

に示すところにより計算されているものであること。

- ① 車両費 取得価格（未払金を含む）又はリースの場合は1年分の賃借料等
  - ② 土地費 取得価格（未払金を含む）又は1年分の賃借料等
  - ③ 建物費 取得価格（未払金を含む）又は1年分の賃借料等
  - ④ 機械器具及び什器備品 取得価格（未払金を含む）
  - ⑤ 運転資金 人件費、燃料油脂費、修繕費等の2か月分
  - ⑥ 保険料等 保険料及び租税公課（1年分）
  - ⑦ その他 創業費等開業に要する費用（全額）
- (2) 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、申請日以降常時確保されていること。なお、事業開始当初に要する資金は、次の①～③の合計額とする。
- ① (1) ①に係る頭金及び2か月分の分割支払金、又は、リースの場合は2か月分の賃借料等。ただし、一括払いによって取得する場合は、(1) ①と同額とする。
  - ② (1) ②及び③に係る頭金及び2か月分の分割支払金、又は、2か月分の賃借料及び敷金等。ただし、一括払いによって取得する場合は、(1) ②及び③と同額とする。
  - ③ (1) ④～⑦に係る合計額

## 9. 法令遵守

- (1) 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、一般乗合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ものであること。
- (2) 健康保険法、厚生年金法、労働者災害補償保険法、雇用保険法（以下「社会保険等」という。）に基づく社会保険等加入義務者が社会保険等に加入すること。
- (3) 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（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。以下同じ。）（以下「申請者等」という。）が、次の①～④までのすべてに該当する等法令遵守の点で問題のないこと。
  - ① 法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年法律第64号）等の違反により申請日前3ヶ月間及び申請日以降に50日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
  - ② 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前6ヶ月間及び申請日以降に50日車を超え190日車以下の輸送施設の使用停止処分又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。

- ③ 法、貨物自動車運送事業法、タクシー業務適正化特別措置法及び特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の違反により申請日前1年間及び申請日以降に190日車を超える輸送施設の使用停止処分以上又は使用制限（禁止）の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における処分を受けた法人の処分を受ける原因となった事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する常勤の役員として在任した者を含む。）ではないこと。
- ④ 申請者等が、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た事業者において当該取消処分を受ける原因となった事項が発生した当時現に運行管理者であった者であって、申請日前5年間に法第23条の3の規定による運行管理者資格者証の返納を命じられた者ではないこと。

## 10. 損害賠償能力

旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（平成17年国土交通省告示第503号。以下「告示」という。）で定める基準に適合する任意保険又は共済に計画車両の全てが加入する計画があること。

ただし、公営の事業者は、この限りではない。

## 11. 挙証等

申請内容について、客観的な挙証があり、かつ、合理的な陳述がなされるものであること。

## 12. 許可に付す条件

運輸開始までに社会保険等加入義務者が社会保険等に加入する旨の条件を付すこととする。

## 13. 申請時期

許可の申請は、随時受け付けるものとする。

附 則（平成18年9月29日）

1. この審査基準は、平成18年10月1日以降に申請するものについて適用する。
2. 平成13年12月27日付け中国運輸局公示第163号「一般乗合旅客自動車運送事業に係る経営許可申請事案の審査基準について」は平成18年9月30日限りでこれを廃止する。

附 則（平成19年8月10日）

1. この審査基準は、平成19年9月10日以降に申請するものについて適用する。
2. 「道路運送車両法の一部を改正する法律等の施行に伴う整備管理者制度の運用について」（平成15年3月18日、国自整第216号）の一部改正に伴い、整備管理者の外部委託が禁止される者について、同通達の施行時点で外部委託を行っている一般乗合旅客自動車運送事業者については施行日から2年間、施行前に一般乗合旅客自動車運送事業の許可を申請したものについては、その申請による

運輸の開始の日から2年間、外部委託を継続することを可能とする。

附 則（平成20年6月30日）

この審査基準は、平成20年7月1日以降に申請するものから適用する。

附 則（平成21年9月30日）

この審査基準は、平成21年10月1日以降に申請を受け付けるものから適用する。

附 則（平成22年8月24日）

この審査基準は、平成22年9月1日以降に申請を受け付けるものから適用する。

附 則（平成26年1月27日）

この審査基準は、平成26年1月27日以降に申請を受け付けるものから適用する。

附 則（平成28年12月20日）

この審査基準は、平成28年12月20日以降に申請を受け付けるものから適用する。