

# 公 示

公示第 70 号

## 一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請事案及び 事業計画変更認可申請事案等の審査基準について

一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請及び事業計画変更認可申請等について、事案の迅速かつ適切な処理を図るため、その審査基準を下記のとおり定めたので公示する。

平成13年12月25日

東北運輸局長 島田 知 明

### 記

#### 1. 一般乗合旅客自動車運送事業の許可

[道路運送法（昭和26年法律第183号、以下「法」という。）第4条第1項]

##### （1）運行の様態の定義

- 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っては、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っては、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。なお、営業区域内の地点と営業区域外の地点との間を運行する形態については、当該地点間を運送の区間とし、当該区間において、原則として旅客の乗降が行われないものであること。
- 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や路線定期運行では困難な需要に対応する空港アクセス型、観光需要対応型等の輸送形態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(営業所、事務所、出張所等いかなる名称によるかを問わず、当該施設において恒久的に運行管理等を行う施設をいう。)であって、次の各事項に適合するものであること。

- (イ) 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。  
なお、自己所有の場合は登記簿謄本、借用の場合は契約期間が概ね3年以上の賃貸借契約書の提示又は写しの提出をもって使用権原を有するものとする。  
また、賃貸借契約期間が3年未満であっても、契約期間満了時に自動的に当該契約が更新されるものと認められる場合も3年以上の使用権原を有するものとする。
- (ロ) 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り、その旨の宣誓書の提出があること。
- (ハ) 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

- (イ) 申請者が使用権原を有するものであること。
- (ロ) 購入する場合にあっては、購入に係る契約書(許可を前提とする仮契約書又は購入を前提とする見積書を含む。)の提示又は写しの提出をもって使用権原を有するものとする。
- (ハ) リース車両については、リース契約期間が概ね1年以上であることとし、当該契約に係る契約書(許可を前提とする仮契約書又は契約を前提とする見積書を含む。)の提示又は写しの提出をもって、使用権原を有するものとする。
- (ニ) 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。
- (ホ) 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(旅客の積み残しが生じるおそれがない場合等、旅客の利便が阻害されない場合をいう。)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(過疎地及びこれらに準ずる地域内の運行のみの場合をいう。)、事業の管理の受託を併せて行う営業所である場合、定期観光運送のみを行う場合等、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

- (イ) 原則として営業所に併設するものであること。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(地域協議会若しくは地域公共交通会議又は規則第9条第2項に規定する協議会(以下「地域協議会等」という。)において路線の新設について協議が調っている場合等)においてはこの限りではない。)の範囲内であって運行管理をはじめとする管理が十分可能であること。
- (ロ) 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。
- (ハ) 他の用途に使用される部分と明確に区画されているものであること。
- (ニ) 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。  
なお、自己所有の場合は登記簿謄本、借用の場合は契約期間が概ね3年以上の賃貸借契約書の提示又は写しの提出をもって使用権原を有するものとする。

また、賃貸借契約期間が3年未満であっても、契約期間満了時に自動的に当該契約が更新されるものと認められる場合も3年以上の使用権原を有するものとする。

- (ホ) 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令の規定に抵触しないものであり、その旨の宣誓書の提出があること。
- (ヘ) 事業用自動車の点検、整備及び清掃のための施設が設けられていること。  
なお、整備とは、自動車点検基準（昭和26年運輸省令第70号）第6条に規定されている調整を意味するものとする。
- (ト) 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）の規定に抵触しないものであること。  
また、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。  
車両の出入りに支障のないことが明らかな場合を除き、車両制限令の抵触の有無については、道路管理者からの証明書を求め確認することとする。ただし、国道の場合はこの限りではない。
- (チ) 着地において長時間停留（運行終了後の当該運行に係る運転者の休息期間中における停留の場合とする。）する高速バス（専ら一の市町村（特別区を含む。）の区域を超えて設定された概ね50キロメートル以上のキロ程の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送する形態をいう。）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ていること。  
なお、着地における自動車車庫の確保については、共同運行会社との運輸に関する協定においてその使用について明記されていなければならないものとする。

#### ⑤休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- (イ) 原則として営業所又は自動車車庫に併設されているものであること。
- (ロ) 事業計画を的確に遂行するに足る規模を有し、適切な設備を有するものであること。
- (ハ) 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。  
なお、自己所有の場合は登記簿謄本、借用の場合は契約期間が概ね3年以上の賃貸借契約書の提示又は写しの提出をもって使用権原を有するものとする。  
また、賃貸借契約期間が3年未満であっても、契約期間満了時に自動的に当該契約が更新されるものと認められる場合も3年以上の使用権原を有するものとする。
- (ニ) 建築基準法、都市計画法、消防法、農地法等関係法令の規定に抵触しないものであり、その旨の宣誓書の提出があること。
- (ホ) 着地において長時間停留（運行終了後の当該運行に係る運転者の休息期間中における停留の場合とする。）する高速バス（専ら一の市町村（特別区を含む。）の区域を超えて設定された概ね50キロメートル以上のキロ程の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送する形態をいう。）路線については、着地においても睡眠施設が確保されていること（ホテル等の使用宿泊施設の使用も可能とする。）。  
なお、着地における睡眠施設の確保については、共同運行会社との運輸に関する協定においてその使用について明記されていなければならないものとする。

#### ⑥停留所

- (イ) 事業用自動車の運行上問題のないものであること。
- (ロ) 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。  
ただし、道路占有許可、道路使用許可については、道路管理者等が附する期限まででよいこととする。  
なお、使用するに当たって関係者間の調整を要する停留所にあつては、その調整が終了しているものであること。
- (ハ) 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

法令の規定に抵触しないものであり、関係機関が行う道路占用許可、道路使用許可を得ているか若しくは確実に得られる見込みのあるものであること。

#### 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24年7月31日付け国自旅第232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）①②④⑤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の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、途中の乗降地点の発着時刻が不定となっていること等、一運行に係る運行系統の時刻設定が不定となっており、次のいずれかによるものとする。
  - （イ）発車時刻のみが設定されているものであること。
  - （ロ）到着時刻のみが設定されているものであること。
  - （ハ）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）①②④⑤に準ずるものとして、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、発車時刻又は到着時刻は、方面別の運送の区間ごとに設定することとし、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 運送の区間には、原則として基軸経路を設定すること。ただし、旅客個々の予約状況により実際の運行経路が設定させる場合に運行間隔時間を設定するときはこの限りでない。

#### （6）管理運営体制

- ① 法人にあっては、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り、専従役員のうち1名は、1（9）①の法令試験に合格した者であること。
- ② 営業所ごとに、配置する事業用自動車の数により、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和31年運輸省令第44号、以下「運輸規則」という。）第47条の9（運行管理者の選任）に規定する要件を満たす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が定められていること等運行管理に関する指揮命令系統が明確で

あること。

なお、複数の運行管理者を選任する営業所においては、運行管理者の業務を統括する運行管理者が運行管理規程により明確化されていることを含め、運行管理責任が分散しないような指揮命令系統を有するものであること。

- ④ 自動車車庫を営業所に併設できない場合は、連絡網が規定されている等自動車車庫と営業所が常時密接な連絡をとれる体制が整備されるとともに、点呼等が確実に実施される体制が確立されていること（原則として、乗務員の点呼は対面により実施することとする。）。

なお、着地において長時間停留（運行終了後の当該運行に係る運転者の休息期間中における停留の場合とする。）する高速バス（専ら一の市町村（特別区を含む。）の区域を超えて設定された概ね50キロメートル以上のキロ程の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送する形態をいう。）路線で着地における運転手への点呼の場合等対面して行うことが困難であると認められる場合にあっては、電話等の方法により行う体制が確立されていること。

- ⑤ 事故防止等についての教育及び指導体制（旅客又は公衆に対する公平かつ懇切な取扱いに関するものも含む。）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整備されていること。
- 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ていること。
- 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 運輸規則第3条（苦情処理）に規定するところにより、利用者等からの苦情の処理に関する体制が整備されていること。

#### （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。この計画は、適切な乗務割、労働時間を前提としたものであって、労働関係法令の規定に抵触するものではないこと。
- ② 運転者は、運輸規則第36条第1項各号に該当する者でないこと。

#### （8）資金計画

- ① 所要資金の見積りが適切であり、かつ、資金計画が合理的で確実なものであること。なお、所要資金は次の（イ）～（ト）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。

- （イ） 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  
（ロ） 土地費 取得価格（未払金を含む）又は1年分の賃借料等  
（ハ） 建物費 取得価格（未払金を含む）又は1年分の賃借料等  
（ニ） 機械器具及び什器備品 取得価格（未払金を含む）  
（ホ） 運転資金 人件費、燃料油脂費、修繕費等の2か月分  
（ヘ） 保険料等 保険料及び租税公課（1年分）  
（ト） 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（イ）～（ハ）の合計額とする。

- (イ) ①(イ)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(イ)と同額とする。
- (ロ) ①(ロ)及び(ハ)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(ロ)及び(ハ)と同額とする。
- (ハ) ①(ニ)～(ト)に係る合計額
- ③ 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第6条第1項第2号に規定する添付書類（事業の開始に要する資金及びその調達方法を記載した書面）は、別紙様式を例とする。
- ④ 自己資金を挙証する預貯金額は、申請日時点及び処分までの適宜の時点の残高証明書等の提示又は写しの提出をもって確認するものとする。

(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。  
なお、この法令の知識については、専従の役員1名に実施する法令試験によって判断するものとする。
- 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参加すること。なお、社会保険等の加入については、「(健康保険・厚生年金保険)新規適用届(写)」及び「労働保険/保険関係成立届(写)」等の確認書類、宣誓書など、社会保険等加入義務者が社会保険等に参加する計画があることを証する書面の添付をもって確認するものとする。
- 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(イ)～(リ)に該当しないこと。
  - (イ) 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当該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当該処分を受けた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。
  - (ロ) 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当該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当該処分を受けた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。
  - (ハ) 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当該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当該処分を受けた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。
  - (ニ) 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。

- (木) 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年法律第57号）に基づき申請日前2年間及び申請日以降に営業の停止命令、認定の取消し又は営業の廃止命令の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該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当該処分を受けた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。
- (へ) 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、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に関し改善命令を受けた場合にあっては、申請日前に当該命令された事項が改善されていること。
- (ト) 申請日前1年間及び申請日以降に自らの責に帰する重大事故を発生させていないこと。
- (チ) 申請日前1年間及び申請日以降に特に悪質と認められる道路交通法（昭和35年法律第105号）の違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）等）がないこと。
- (リ) 旅客自動車運送事業等報告規則（昭和39年運輸省令第21号）、貨物自動車運送事業報告規則（平成2年運輸省令第33号）及び自動車事故報告規則に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。

#### (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、身体また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）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。なお、任意保険又は共済の加入については、契約申込書の写し、見積書の写し、宣誓書など、計画車両の全てが任意保険又は共済に加入する計画があることを証する書面の添付をもって確認するものとする。ただし、公営の事業者は、この限りではない。

#### (11) 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。

## 2. 事業計画の変更の認可（法第15条第1項）

(1) 1(2)～(8)、(10)の定めるところに準じて審査するものとする。

(2) 事業規模の拡大となる申請については、申請者等が以下の①～⑧のすべてに該当するものであること等法令遵守の点で問題のないこと。ただし、申請者の営業政策が申請の主たる目的ではないと明らかに認められる場合においてはこの限りではない。

事業規模の拡大となる申請とは、路線の新設に係るもの、自動車車庫の新設・位置の変更（収容能力の拡大を伴うものに限る。）及び収容能力の拡大に係るもの、各路線に配置する事業用自動車のうち、長さ、幅、高さ又は車両総重量が最大であるものの当該長さ、幅、高さ又は重量の増加に係るもの及び専用自動車道の開設に係るものとする。

① 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当該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当該処分を受けた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当該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当該処分を受けた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当該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当該処分を受けた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 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律に基づき申請日前2年間及び申請日以降に営業の停止命令、認定の取消し又は営業の廃止命令の処分を受けた者（当該処分を受けた者が法人である場合における当該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当該処分を受けた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。
- ⑤ 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、輸送の安全の確保、公衆の利便を阻害する行為の禁止、公共の福祉を阻害している事実等に関し改善命令を受けた場合にあっては、申請日前に当該命令された事項が改善されていること。
- ⑥ 申請日前1年間及び申請日以降に自らの責に帰する重大事故を発生させてないこと。
- ⑦ 申請日前1年間及び申請日以降に特に悪質と認められる道路交通法の違反（酒酔い運転、酒気帯び運転、過労運転、薬物等使用運転、無免許運転、無車検（無保険）運行及び救護義務違反（ひき逃げ）等）がないこと。
- ⑧ 旅客自動車運送事業等報告規則、貨物自動車運送事業報告規則及び自動車事故報告規則に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。

### （3）経過措置

平成14年1月31日現在で一般乗合旅客自動車運送事業を行っている者に係る1.（3）

- ③、（3）⑤イ、（10）の基準については、以下のとおり取り扱うこととする。
  - ① 同日現在で基準を満たしていなかった営業所（その基準を満たしたものを除く。）については、1.（3）③は適用しない。
  - ② 同日現在で基準を満たしていなかった休憩仮眠施設（その後基準を満たしたものを除く。）については、1.（3）⑤イは適用しない。
  - ③ 1.（10）については、当分の間適用しない。〔同日現在で基準を満たしていなかったもの（その後基準を満たしたものを除く。）に係るものに限る。〕

## 3. 事業の譲渡及び譲受の認可（法第36条第1項）

- （1）事業を譲り受けしようとする者について、1（2）～（11）の定めるところに準じて審査する。



なお、譲受人が一般乗合旅客自動車運送事業を行っている者（以下「既存事業者」という。）の場合には、当該譲受人に対して実施する1.(9)①の法令試験を省略する。

- (2) 譲渡譲受の対象となる財産のうち、国庫補助金により取得した財産であって、補助要綱等で定める処分制限期間内の財産の有無を確認し（国庫補助金により取得した財産が、補助要綱等で定める処分制限期間内または外であることが確認できる書類の添付をもって確認するものとする。）、当該処分制限期間内の財産がある場合には、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和30年法律第179号）（以下「補助金適正化法」という。）第22条に基づく財産処分の承認を受けていること（当該財産処分の承認の申請の有無をもって確認するものとする。）。
- (3) 対象となる路線における事業の全部を譲渡譲受の対象とするものに限り適用することとし、それ以外の事業の一部譲渡については、事業計画及び運行計画の変更手続きによるものとする。
- (4) 譲渡譲受事案の資金計画にあつては、譲渡譲受契約により取得する事業用資産を所要資金項目の対象外とし、流動資産額については、譲渡譲受時点の見込み貸借対照表の提出により確認するものとする。
- (5) 2(3)に規定する経過措置（①を除く。）を準用するものとする。

#### 4. 合併、分割又は相続の認可（法第36条第2項又は法第37条第1項）

- (1) 合併若しくは分割により事業を承継する法人又は相続人について1(2)～(11)の定めるところに準じて審査する。

なお、合併又は分割後において存続する事業者若しくは相続人が既存事業者の場合には、当該既存事業者たる法人の役員若しくは相続人に対して実施する1(9)①の法令試験は省略する。
- (2) 分割の認可については、分割後において存続する事業者が、運行形態に応じ1(3)③、1(4)②、1(5)②の基準を満たさない申請については認可しないこととする。
- (3) 分割の認可については、商法等の一部を改正する法律（平成12年法律第90号）附則第5条及び会社分割に伴う労働契約の承継等に関する法律（平成12年法律第103号）に基づき、会社の分割に伴う労働契約の承継等が行われているものであること。

なお、労働契約の承継等については、当該法律に基づく客観的な挙証資料の提出があること。
- (4) 2(3)に規定する経過措置（①を除く。）を準用するものとする。
- (5) 合併及び分割並びに相続対象となる車両のうち、財産のうち、国庫補助金により取得した財産であって、補助要綱等で定める処分制限期間内の財産の有無を確認し（国庫補助金により取得した財産が、補助要綱等で定める処分制限期間内または外であることが確認できる書類の添付をもって確認するものとする。）、当該処分制限期間内の財産がある場合には、補助金適正化法第22条に基づく財産処分の承認を受けていること（当該財産処分の承認の申請の有無をもって確認するものとする。）。

## 5. 事業の管理の受委託の許可（法第35条第1項）

『「一般乗合旅客自動車運送事業の管理の受委託（高速バス路線に係るものを除く。）について」（平成16年6月30日付け国自総第139号、国自旅第79号、国自整第51号）』及び『「高速バスの管理の受委託について」（平成24年7月31日付け国自安第55号、国自旅第236号、国自整第78号）』に定めるところにより行うものとする。

## 6. 運送約款の認可（法第11条第1項）

- (1) 公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。
- (2) 規則第12条各号に掲げる事項が明確に定められていること。

## 7. 協定の認可（法第19条）

契約又は協定が公衆の利便を増進するものであること。

## 8. 運賃等上限の認可（法第9条第1項）

『「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針」（平成13年12月5日付け国自旅第116号）』、『「一般乗合旅客自動車運送事業の実施運賃の届出及び変更命令に関する処理要領」（同日付け国自旅第117号）』、及び『「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度の全部改正について」（同日付け国自旅第118号）』に定めるところにより行うものとする。

## 9. 一般貨物自動車運送事業者又は特定貨物自動車運送事業者（以下「貨物事業者」という。）による一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合事業」という。）の許可の取扱い及び運行管理者の選任

貨物事業者が一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車（以下「貨物車両」という。）を用いて乗合事業を行う場合における乗合事業の許可の取扱い及び運行管理者の選任については、以下に定めるところにより行うものとし、以下に定めのない事項については1. 及び「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年1月30日付け国自総第446号、国自旅第161号、国自整第149号）に準じて審査を行うこととする。

### (1) 許可の取扱い

#### ①最低車両台数

乗合事業の用に供する貨物車両を含めて、一般貨物自動車運送事業又は特定貨物自動車運送事業（以下「貨物事業」という。）の許可に係る最低車両台数を満たせば足りることとする。

#### ②損害賠償能力

(イ) 自動車損害賠償責任保険又は自動車損害賠償責任共済については、貨物車両の大きさ等に応じて、自動車損害賠償責任保険基準料率で定める車種の区分のうち、普通貨物自動車（営業用）又は小型貨物自動車（営業用）に加入していれば足りるものとする。

(ロ) 任意保険又は共済については、1. (10) に同じ。

### ③許可に付す条件

#### (イ) 運送を行う区域

旅客運送（貨物運送を同時に行う場合を含む。）を行う区域は、区域を定めて行う乗合事業にあつては発地又は着地が営業区域内とすること。ただし、④による協議が調っていない場合、路線を定めて行う乗合事業にあつては路線の一部が過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律第19号）第2条第1項に規定する過疎地域（同法第3条第1項及び第2項、第41条第1項及び第2項（同条第3項において準用する場合を含む。）、第42条並びに第44条第4項の規定により過疎地域とみなされる区域を含む。以下「過疎地域」という。）であること、区域を定めて行う乗合事業にあつては発地又は着地が営業区域内であり、かつ、過疎地域とすること。

#### (ロ) 貨物運送との関係

以下の点に留意して旅客運送及び貨物運送を行うこと。

- (i) 旅客が乗車するスペース及び当該旅客の手荷物を載せるスペースが確保されていること。
- (ii) 旅客及び貨物のそれぞれの運送スケジュールに支障がないこと。
- (iii) 旅客及び貨物のそれぞれの運送に見合う適切な運賃となるように配慮すること。
- (iv) 旅客と貨物を同時に運送する場合は、貨物専用のスペースを設ける等、貨物の荷崩れ等による車内事故等の発生及び旅客による貨物の破損並びに貨物に係る個人情報流出を防止する措置を講ずること。
- (v) 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52条各号に掲げる物品（同条ただし書の規定によるものを除く。）を旅客と同時に運送しないこと。

#### (ハ) 旅客運送に用いることができる車両

旅客運送に用いることができる車両は、貨物車両であつて、1. に基づき届出のあったものに限ること。

#### (ニ) 輸送の安全確保

道路運送法をはじめ、一般乗合旅客自動車運送事業者が遵守すべき関係法令を遵守すること。特に、乗車のために設備された場所以外の場所に旅客を乗車させない、事故等の際に旅客の保護に万全を期す等の安全確保措置を講ずること。

#### (ホ) 貨物事業の廃止又は休止

貨物事業を廃止した場合は乗合事業を廃止し、貨物事業を休止した場合は乗合事業を廃止又は休止すること。

### ④関係者による協議

旅客運送を行う路線の一部が過疎地域である場合若しくは旅客運送を行う区域を、発地又は着地が過疎地域とする場合にあつては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年5月25日法律第59号）第6条に規定する協議会又は道路運送法施行規則（昭和26年8月18日運輸省令第75号）第9条の2に規定する地域公共交通会議に対する参加要請があつた場合には、これに応じること。

旅客運送を行う路線が過疎地域を含まない場合又は旅客運送を行う区域を、発地及び着地が過疎地域以外の区域とする場合にあつては、以下に掲げる者による協議が調っていること。この場合において、当該路線又は区域を管轄する運輸局等は、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の規定に違反する行為が行われることのないよう、助言するものとする。

#### (ア) 関係する都道府県又は市町村

#### (イ) 地域の交通網の維持の観点から乗合事業者（乗合事業者が組織する団体、運転者が組織

する団体を含む。)及び旅客をそれぞれ代表する者

(ウ)地域の物流網の維持の観点から貨物自動車運送事業者及び荷主をそれぞれ代表する者

#### ⑤許可の期限

許可の期限は当該許可の日から起算して2年を経過する日とする。

#### (2) 運行管理者の選任

営業所ごとに、当該営業所が運行を管理する貨物車両数に応じて、貨物自動車運送事業法第18条に規定する運行管理者を選任する計画があること。加えて、乗合事業の用に供する貨物車両の車両数に応じて、道路運送法第23条に規定する運行管理者を選任する計画があること。

なお、貨物自動車運送事業法第19条第1項の資格者証及び旅客自動車運送事業運輸規則第47条の9第1項の表第3欄に掲げる資格者証の種類のうち、旅客自動車運送事業運行管理者資格者証又は一般乗合旅客自動車運送事業運行管理者資格者証を併せて有する者を選任する場合は、当該営業所において貨物自動車運送事業法第18条に規定する運行管理者と、道路運送法第23条に規定する運行管理者を兼務させることができる。

#### 10. 挙証等

- (1) 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。
- (2) 上記1～8のほか、挙証等のための必要最小限の範囲で図面その他の資料の提出を求めることとする。
- (3) 挙証書類の提示又は写しの提出の時期は、別途通知するものとする。
- (4) 申請内容確認のため、必要に応じヒアリングを実施するものとする。

#### 11. 申請時期等

- (1) 申請は、随時受け付けるものとする。
- (2) 処分時期  
申請を受理した事案は、原則として別途定める標準処理期間内に処分を行うものとする。

#### 附 則

1. この公示は、平成14年2月1日以降に処分するものから適用するものとする。
2. 本審査基準中、引用している各通達は、東北運輸局自動車部旅客第一課及び管内各陸運支局輸送課窓口に備え置くものとする。
3. 申請事案処理に際して、本審査基準に規定した要件以外は〔「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」の細部取扱いについて〕(平成13年9月27日付け国自旅第93号)の通達により取り扱うこととし、当該通達は東北運輸局自動車部旅客第一課及び管内各陸運支局輸送課窓口に備え置くものとする。
4. I. 11. 法令遵守(2)のタクシー業務適正化特別措置法の違反による処分等には、平成14年1月31日以前のタクシー業務適正化臨時措置法の違反による処分等を含むものとする。
5. 「一般乗合旅客自動車運送事業の免許申請及び事業計画変更認可申請事案の審査基準について」(平成6年9月1日公示第27号)は、平成14年1月31日限りこれを廃止する。

附 則（平成14年7月1日公示第43号）

この公示は、平成14年7月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成15年9月5日公示第47号）

この公示は、平成15年9月5日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成16年7月28日公示第31号）

この公示は、平成16年8月1日以降に処分を行うものから適用するものとする。

附 則（平成17年4月28日公示第9号）

この公示は、平成17年4月28日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成18年9月19日公示第70号）

この公示は、平成18年10月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成19年8月27日公示第61号）

1. この公示は、平成19年9月10日以降に申請するものから適用するものとする。
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日公示第51号）

この公示は、平成20年7月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成21年9月30日公示第80号）

この公示は、平成21年10月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成22年8月24日公示第45号）

この公示は、平成22年9月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成24年7月31日公示第33号）

この公示は、平成24年7月31日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成26年1月27日公示第112号）

この公示は、平成26年1月27日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成28年12月20日公示第78号）

この公示は、平成28年12月20日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（平成29年9月1日公示第35号）

この公示は、平成29年9月1日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（令和2年10月16日公示第43号）

この公示は、令和2年10月16日以降に申請するものから適用するものとする。

附 則（令和5年6月27日公示第39号）

1. この公示は、令和5年6月30日以降に申請するものから適用するものとする。
2. 本審査基準の施行の際現に行われている申請に係る許可の取扱いについては、なお従前の例による。
3. 本審査基準の施行後、本審査基準の規定に基づく関係者による協議において、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の規定に違反するおそれがある事実を把握した場合には、速やかに規定の見直し等の必要な措置を講じることとする。