

# 貸切バス新運賃・料金制度説明会

## 貸切バスの新たな運賃・料金制度について

平成26年5月16日

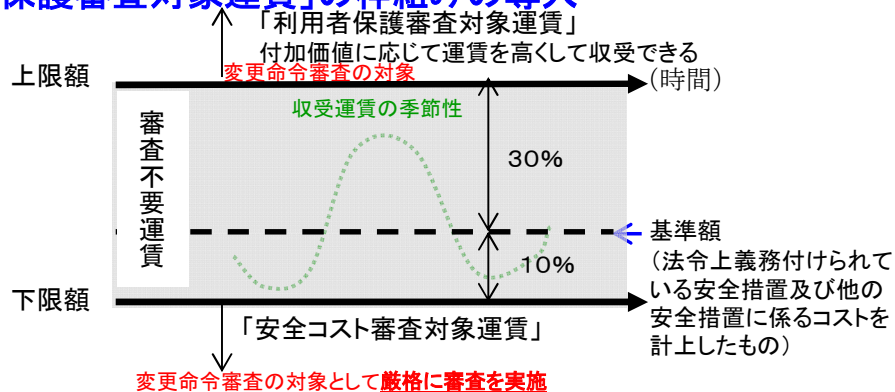
国土交通省

## 24年度WG

平成24年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労組、旅行者等の関係者で構成される「貸切バス運賃・料金制度WG(座長:加藤博和 名古屋大学大学院准教授)」を設置し、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進め、以下のとおりまとめた。

## とりまとめ内容

### 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

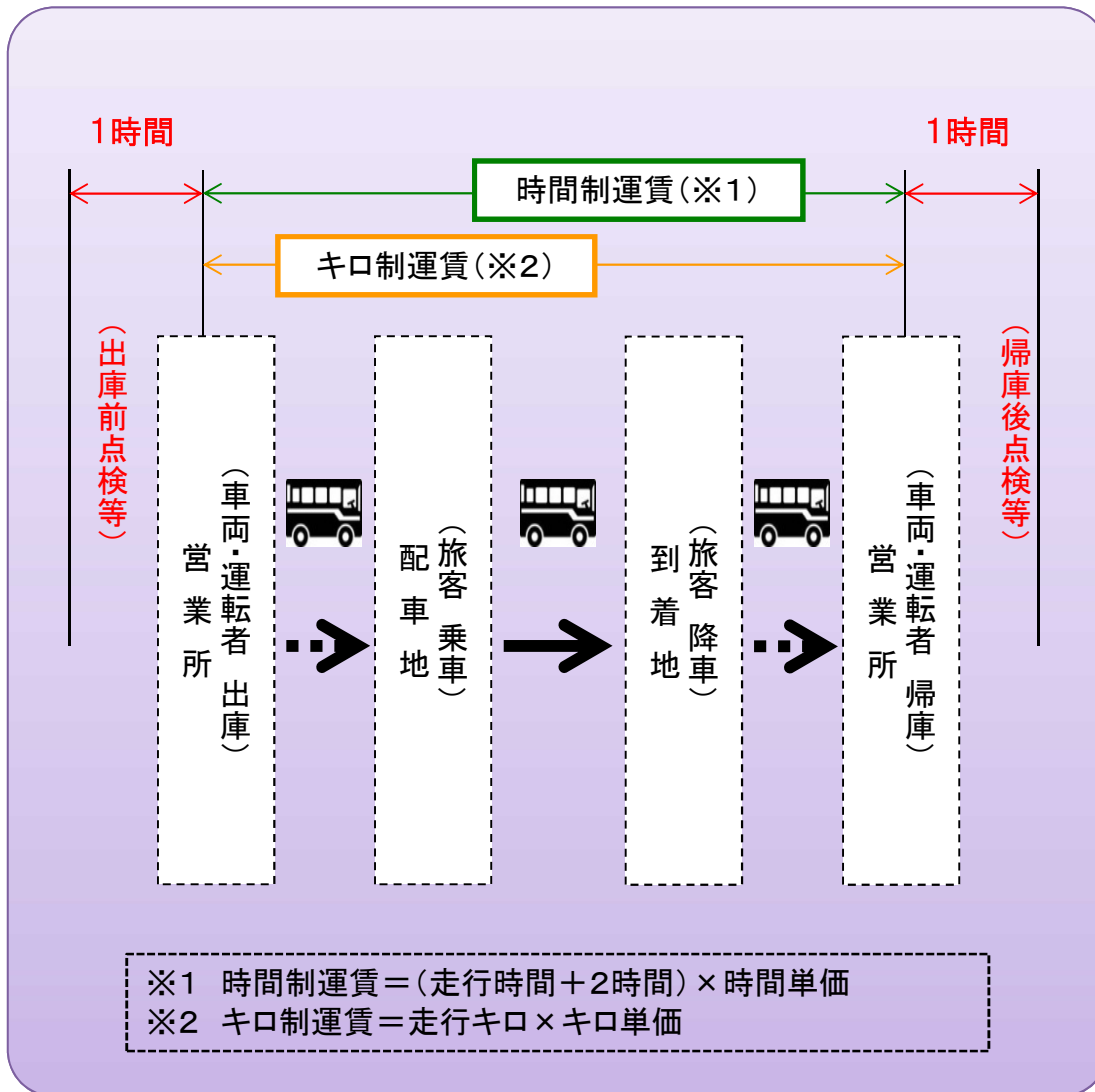
※料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

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

## 25年度WGのとりまとめ内容

- 貸切バス事業者の要素別原価の集計結果の検証**  
貸切バス事業者の中から選定した標準能率事業者(155社)の要素別原価の集計結果を検証し、人件費、車両償却費を見直した上で、下限割れ運賃を審査する際にチェックする安全コストを算出した。
- 運賃ブロックの妥当性の検証**  
運輸局単位としている現行運賃ブロックについて、大都市(東京、愛知、大阪、福岡)の分離の要否について検証した結果、ブロック内の他府県と大都市のキロあたり原価、時間あたり原価の乖離が小さいことから、現行ブロックを維持することとした。
- 「時間・キロ併用制運賃方式」の基準原価の算出**  
1.に基づき算定した原価をもとに、2.で検証した運賃ブロックごとの適正なキロあたり原価、時間あたり原価を算出した。(各運輸局において公示運賃として公示する。)
- 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すため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を改訂し、関係業界、全国の自治体・教育委員会等に配布する。
- 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**
  - 貸切バス事業者が届出運賃違反で行政処分を受け、旅行者の関与が疑われる場合、観光庁に通報して、旅行業法に基づき措置を求める。
  - 自治体の入札に基づき、貸切バス事業者が下限割れ運賃で落札・運行したことにより届出運賃違反で行政処分を受けた場合、当該自治体の長に対し、地方自治法に基づき入札制度の改善を求める技術的助言を行う。
  - 道路運送法の改正の機会を捉えて、「荷主勧告制度」に準じた制度の導入を検討する。
- 新制度への移行について**
  - 新運賃の実施は平成26年4月1日とする。また、現行運賃は道路運送法第9条第6項に基づく審査対象運賃と位置付ける。
  - 新運賃を適用する届出書に記載される実施予定日までに、契約した運賃については、旧運賃を適用することの経過措置を設ける。
  - 運賃・料金事前届出違反に対する行政処分を強化する。

現行の最低運賃3時間に加え、出庫前及び帰庫後の点検等に必要な時間として2時間(出庫前1時間、帰庫後1時間)を加えたものを新たな運賃・料金制度における最低運賃とする。



## 考え方

現行の最低運賃(3時間)を維持しつつ、出庫前及び帰庫後の点検等の2時間分を全ての運行に加算する。

< 3時間運行の場合 >

$$5(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$$

< 10時間運行の場合 >

$$12(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$$

料金の種類については届出の対象とし、額は各事業者で自由に設定できることとする。  
(交替運転者配置料金は額を公示)

## 特殊車両割増料金



事業者の創意工夫による新しい車両の導入を図る観点から、新制度においても設定できることとする。

## 交替運転者配置料金



交替運転者を配置する場合に適用することとし、時間あたり・キロあたりの最高額及び最低額を運賃ブロック毎に公示することとする。  
(具体的には、時間あたり運賃単価及びキロあたり運賃単価の人件費相当額を公示。)

## 深夜早朝運行料金



新たな運賃制度における時間運賃は時間帯による差異を設けていないことから、新制度においては時間運賃の割増分を料金として設定できることとする。

## 航送料金



フェリー乗船中も時間運賃の対象であり、料金としては設定できないこととする。  
※ただし、乗船時間が8時間を超える場合は休息时间とし、時間運賃の対象としない。

- ガイド料等、現行制度で実費負担となっているものについては、引き続き実費での精算とする。
- 運送引受書に料金や実費の内容を記載する欄を追加することとする。
- 回送料金及び待機料金は運賃で収受することとなるため、廃止することとする。

## 貸切バスの新たな運賃・料金制度の移行に伴う経過措置

以下の措置を通達に通記することとする。

1. 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金変更届出書に記載された運賃・料金の実施予定日までに入札制による価格決定方式を採用している運送申込者を含む運送申込者と合意又は運送契約を締結した運賃・料金については、従前の運賃・料金を基準とした額を適用することとする。

### <趣旨>

新しい貸切バスの運賃・料金の届出に際し、貸切バス事業者が新運賃・料金を適用するための届出書に記載する実施予定日まで、落札した運賃・料金や旅行会社等と締結した運賃・料金については、旧運賃・料金を適用する。

2. 上記により従前の運賃・料金を基準とした額を適用した運賃・料金については、運送申込書の備考欄に旧運賃を適用した旨を記載することとする。

### <趣旨>

旧運賃・料金を適用した場合には、運送申込書・引受書の備考欄に「旧運賃を適用」と記載させる。

## I. 旅行業者に対する措置

貸切バス事業者が、届出運賃違反で行政処分を受け、運送申込書・引受書の写しにより、旅行業者の関与が疑われる場合、地方運輸局より本省を通じて観光庁に通報し、旅行業者等に対する立入検査等旅行業法に基づく対応を求める。

## II. 自治体等に対する措置

自治体等が行う入札において、貸切バス事業者が下限割れ運賃に基づく落札を行い、届出運賃違反で行政処分を受けた場合、当該自治体の長に対し当該事業者の違反事実を通報するとともに、地方自治法第245条の4に基づき、入札制度の改善を求める技術的助言を行う。

(平成26年2月6日 総務省自治行政局に説明済)

# 新公示運賃への届出を行わない事業者への対応案について

新運賃制度による巾運賃の公示により、現行の届出運賃は法第9条の2第2号が準用する法第9条6項各号に該当する可能性があることから、新運賃の届出を行わない事業者に対し、原価計算書の提出を求めて審査を行い、必要に応じて運賃の変更命令を発出することとする。

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条 6 国土交通大臣は、第三項若しくは第四項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第三項又は第四項の運賃等にあつては、第二号又は第三号）のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。

一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。

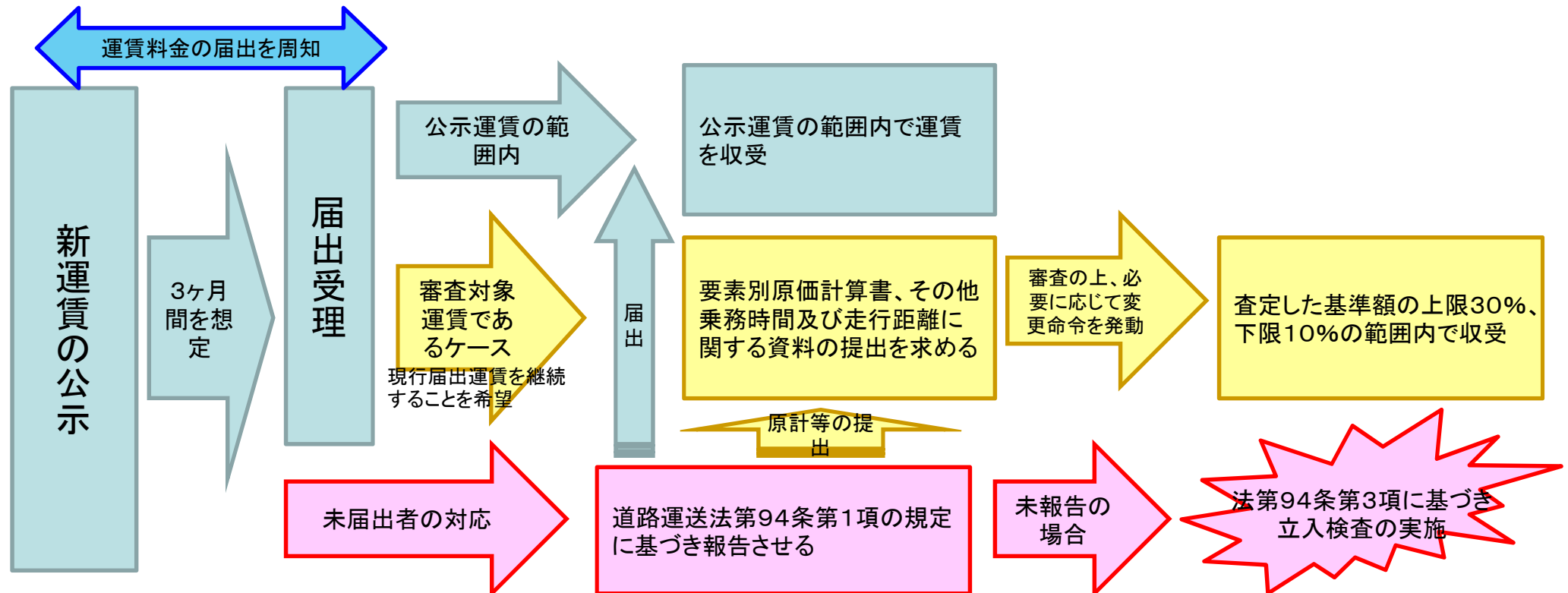
二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。

三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

(一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条の二 一般貸切旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般貸切旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならぬ。これを変更しようとするときも同様とする。

2 前条第六項の規定は、前項の運賃及び料金について準用する。この場合において、同条第六項中「当該一般乗合旅客自動車運送事業者」とあるのは、「当該一般貸切旅客自動車運送事業者」と読み替えるものとする。



## 一般乗用旅客自動車運送事業に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(抜粋)

適用条項 : 道路運送法第9条の3第3項

### 【料金事前届出、料金変更事前届出違反】

初違反 → 20日車の車両使用停止

再違反 → 40日車の車両使用停止

## 一般貸切旅客自動車運送事業に対する違反事項ごとの行政処分等の基準(抜粋)

適用条項 : 道路運送法第9条の2第1項

### 【運賃料金事前届出、運賃料金変更事前届出違反】

初違反 → 警告

再違反 → 10日車の車両使用停止



一般貸切旅客自動車運送事業(貸切バス)における運賃料金の届出違反に対する処分基準を、一般乗用旅客自動車運送事業(タクシー)における料金の届出違反に対する処分基準と合わせる



一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金の額の範囲（平成26年3月31日現在）

（単位：円）

			北海道運輸局		東北運輸局		関東運輸局		北陸信越運輸局		中部運輸局		
			上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	
運賃	キロ制運賃 （1 km当たり）	大型車	170	120	200	140	170	120	170	120	160	110	
		中型車	150	100	170	120	150	100	150	100	130	90	
		小型車	120	90	140	100	120	80	120	90	110	80	
	時間制運賃 （1時間当たり）	大型車	6,130	4,250	7,460	5,160	7,680	5,310	7,350	5,090	7,660	5,310	
		中型車	5,180	3,580	6,290	4,360	6,480	4,490	6,210	4,300	6,470	4,480	
		小型車	4,450	3,080	5,410	3,740	5,560	3,850	5,330	3,690	5,550	3,850	
料金	交替運転者配置料金	キロ制料金 （1 km当たり）	20	10	20	10	40	30	30	20	20		
		時間制料金 （1時間当たり）	2,730	1,890	2,610	1,810	3,080	2,130	2,820	1,950	3,340	2,310	
	深夜早朝運行料金			時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（1時間当り）の2割以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内	
				運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割以内		運賃の5割以内		運賃の5割以内	
				運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割以内		運賃の5割以内		運賃の5割以内	

			近畿運輸局		中国運輸局		四国運輸局		九州運輸局		沖縄総合事務局		
			上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	上限額	下限額	
運賃	キロ制運賃 （1 km当たり）	大型車	170	120	210	150	140	100	150	100	250	170	
		中型車	150	100	180	130	120	90	130	90	210	150	
		小型車	120	90	150	110	100	70	110	80	180	120	
	時間制運賃 （1時間当たり）	大型車	8,660	5,990	7,230	5,010	7,300	5,050	6,910	4,790	5,870	4,060	
		中型車	7,310	5,060	6,100	4,230	6,160	4,260	5,830	4,040	4,960	3,430	
		小型車	6,280	4,340	5,240	3,630	5,290	3,660	5,010	3,470	4,260	2,950	
料金	交替運転者配置料金	キロ制料金 （1 km当たり）	30	20	40	30	30	20	10	10	50	30	
		時間制料金 （1時間当たり）	3,130	2,170	2,770	1,920	2,630	1,820	2,700	1,870	3,040	2,110	
	深夜早朝運行料金			時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割増以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割以内		時間制運賃及び交替運転者配置料金（時間制料金）の2割以内	
				運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割以内		運賃の5割増以内	
				運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割増以内		運賃の5割増以内	

各地方運輸局自動車交通部長 殿  
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局旅客課長

一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて

一般貸切旅客自動車運送事業者と旅行業者等との間で、概ね年間を通じて貸切バスを旅行業者の専属車両として運送契約をする、いわゆる「年間契約」と呼称される契約形態による一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の取り扱いについては、観光庁観光産業課と協議の上、以下のとおり取り扱うこととしたので、関係事業者に対し周知徹底を図るとともに、事務処理上遺漏のないよう取り計らわれない。

なお、本取り扱いについては、観光庁観光産業課長及び公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

## 記

### 1. 一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の届出について

一般貸切旅客自動車運送事業者（以下、「貸切バス事業者」という。）と旅行業者が、概ね年間を通じて貸切バスを発注者たる旅行業者の専属車両として運送するための契約（以下「年間契約」という。）を締結した場合における、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金は、道路運送法第9条の2第1項の規定に基づき、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定届出書に年間契約書を添付し、提出することとする。

なお、この場合、1契約ごとに届け出るものとする。

### 2. 年間契約における一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金について

上記1. による届出書に添付された年間契約書について、以下に掲げる事項に基づき記載されていることが確認できた場合にあっては、平成11年12月13日付け自旅第129号「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」（以下、「変更命令処理要領」という。）に基づく運賃・料金の変更命令を行うか否かについての審査の際、原価計算書等が記載された書類の提出を求めない弾力的な取り扱いを行うこととする。

#### (1) 年間契約における運賃料金の算出の基礎

年間契約における年間運賃額の算出については、変更命令処理要領の別紙1「一

般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令の審査を必要としない範囲の設定要領」に基づき、地方運輸局長が定め公示する範囲内の時間あたり運賃及びキロあたり運賃を用いて、次式により算出するものとする。

- ① 時間あたり運賃×〔当該貸切バス事業者の1日あたり走行時間（X時間）＋2時間（点呼点検時間）〕＝日車時間運賃額
- ② キロあたり運賃×〔当該貸切バス事業者の1日あたり走行距離（Yキロ）〕＝日車キロ運賃額
- ③（日車時間運賃額＋日車キロ運賃額）×365日×実働率＝年間運賃額

（注1）年間運賃額の算出基礎となる計算式は、年間契約書に明記されなければならない。

（注2）走行時間（X時間）、走行距離（Yキロ）は、貸切バス事業者及び発注者たる旅行者双方において協議した上で決定する。

（注3）実働率は、当該貸切バス事業者が属する運賃ブロックの平均実働率（別添）と当該貸切バス事業者の実績実働率（実績がない場合は合理的な見込み率による）との間の率を用いることとし、貸切バス事業者と発注者たる旅行者双方において協議して決定する。

## (2) 年間契約における稼働日数

年間契約において、実際に運行することとする稼働日数を年間契約書に明記することとし、この稼働日数については、338日を限度として当該貸切バス事業者及び発注者たる旅行者双方において協議した上で決定する。

この場合、稼働日数が上記(1)の実働率を基にした実働日数と比して1.4倍を超える場合は、変更命令を前提として原価計算書等の書類の提出を求め審査する。

## (3) 年間契約の算出基礎を超える場合の取り扱い

旅行者からの要請により、年間契約の算出基礎となる走行時間（X時間）及び走行距離（Yキロ）を超えた場合の運行については、1日ごとに時間運賃、キロ運賃を基に別途精算を行うこととし、この旨を年間契約書に明記しなければならない。

## 3. 運送引受書への記載

運賃の記載欄には、「年間契約による。」と記載し、時間及び距離が超過する場合は、備考欄に精算運賃を記載することとする。

## 4. 旅行者以外と締結する年間契約の取り扱い

一般貸切旅客自動車運送事業者が、地方自治体、教育委員会、企業等と締結する年間契約に係る運賃・料金の届出においても、上記1. から3. に合致するものについては弾力的な取り扱いを行うこととする。

## 附 則

- 1 本処理要領は、平成26年4月1日より施行する。

## 各運賃ブロックの平均実働率

運賃ブロック	平均実働率
北海道運輸局	71.43%
東北運輸局	58.10%
関東運輸局	67.58%
北陸信越運輸局	58.33%
中部運輸局	66.45%
近畿運輸局	59.96%
中国運輸局	59.43%
四国運輸局	54.04%
九州運輸局	62.85%
沖縄総合事務局	62.78%

# 貸切バス新運賃・料金説明会

## 新運賃・料金を適用した事例

---

平成26年5月16日

国土交通省

## ケース1 (2泊3日 大型車1台チャーター) 都内～仙台・山形・蔵王方面～都内

初日 7時 都内営業所 出庫～仙台市内周遊～18時 山形市内ホテル着 走行距離425km

2日目 乗務員フリー (旅行者の自由行動) 走行距離 0 km

3日目 8時山形市内ホテル発～蔵王周遊～19時 都内営業所 帰庫 走行距離450km

時間・キロ併用制運賃の計算式 =  
**時間あたり運賃額 × 走行時間** + **キロあたり運賃額 × 走行距離**

時間制運賃

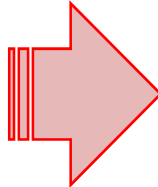
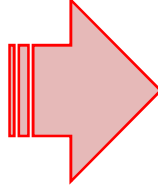
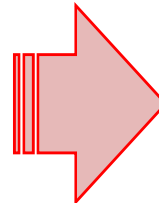
キロ制運賃

それでは、実際に計算してみましよう…

- ※1 走行時間 → 出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。また、出庫・帰庫後の点呼点検時間として、合計2時間を加える。
- ※2 走行距離 → 出庫から帰庫までの距離をいい、回送距離を含む。
- ※3 距離の端数 → 10km未満 → 10kmに切り上げ。
- ※4 時間の端数 → 30分未満切り捨て、30分以上は1時間に切り上げ。
- ※5 収受すべき運賃・料金 → 計算された額 × 消費税で1円単位に四捨五入。



## ケース1 (2泊3日 大型車1台チャーター) 都内～仙台・山形・蔵王方面～都内

初日	7:00 出庫～18:00 ホテル着 → 11時間 出庫前点呼・点検時間⇒1時間 ホテル着後点呼・点検時間⇒1時間		走行時間13時間 走行距離425km
2日目	乗務員フリー (運行なし)		走行時間 0時間 走行距離 0km
3日目	8時ホテル発～19時 都内帰庫 → 11時間 ホテル発前点呼・点検時間⇒1時間 帰庫後点呼・点検時間⇒1時間		走行時間13時間 走行距離450km

時間・キロ併用制で収受可能な運賃 = ※関東ブロック下限額で計算

**時間あたり運賃額×走行時間 + キロあたり運賃額×走行距離**

@5,310円 × 26時間 + @120円 × 880km = 243,660円 (税別)

修学旅行の場合、さらに2割引となるも、上記運賃額 (時間あたり運賃額、キロあたり運賃額) が下限額で計算されているため、割引は不可。  
 なお、深夜早朝運行なし、交替運転者なし、特殊車両不使用であれば、上記ケースでは料金は発生しない。(但し、高速道路料金、駐車料金、ガイド料等の実費にかかる収受に規制はない。以下、ケース2、3も同じ)

## ケース2 (1日 中型車1台チャーター) 羽田空港～富士山方面周遊～中部空港～都内

7:30 都内営業所 出庫～8:30 羽田空港発 (乗車) ～上記ルート周遊～19:00 中部空港着 (降車)  
走行距離582km (うち実車 530km)  
～19:30 中部空港発～翌1:30 都内営業所 帰庫  
走行距離372km (すべて回送)

時間・キロ併用制運賃の計算式 =  
**時間あたり運賃額 × 走行時間** + **キロあたり運賃額 × 走行距離**

時間制運賃

キロ制運賃

それでは、実際に計算してみましよう…

- ※1 走行時間 → 出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。また、出庫・帰庫後の点呼点検時間として、合計2時間を加える。
- ※2 走行距離 → 出庫から帰庫までの距離をいい、回送距離を含む。
- ※3 距離の端数 → 10km未満 → 10kmに切り上げ。
- ※4 時間の端数 → 30分未満切り捨て、30分以上は1時間に切り上げ。
- ※5 収受すべき運賃・料金 → 計算された額 × 消費税で1円単位に四捨五入。



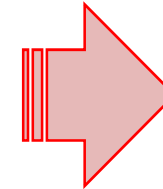


## ケース2 (1日 中型車1台チャーター) 羽田空港～富士山方面周遊～中部空港～都内

7:30 営業所 出庫～翌1:30 営業所 帰庫 → 18時間

出庫前点呼・点検時間⇒1時間

帰庫後点呼・点検時間⇒1時間



走行時間 **20時間**

走行距離 **954km**

(うち実車キロ530km)

◎時間・キロ併用制で收受可能な運賃 =

※関東ブロック上限額で計算

時間あたり運賃額×走行時間 + キロあたり運賃額×走行距離

@6,480円×20時間 + @150円×960km=273,600円

◎交替運転者配置料金

実車キロが原則500km超(昼間)の場合、交替運転者の配置基準によりツーマン運行となる。

計算方法は時間・キロ併用制運賃と同様。

@3,080円×20時間+@40円×960km=100,000円

◎深夜早朝運行料金

◆22:00～翌5:00の間に発生する時間制運賃の2割以内で收受可能(2割で計算)

22:00～1:30(3時間30分)+帰庫後の点呼点検時間1時間 → 4時間30分 → 5時間

@6,480円×5時間×20%=6,480円

◆22:00～翌5:00の間に発生する交替運転者の配置料金の時間あたり料金の2割以内で收受可能(2割で計算)

22:00～1:30(3時間30分)+帰庫後の点呼点検時間1時間 → 4時間30分 → 5時間

@3,080円×5時間×20%=3,080円

運賃・料金合計 383,160円(税別)

## ケース3 (2泊3日 小型車1台チャーター)

羽田空港～霧ヶ峰・安曇野・松本・木曽方面～中部空港～都内

初日 5:00 都内営業所 出庫～6:30 羽田空港発 (乗車) ～15:00 霧ヶ峰ホテル着 走行距離 210km  
2日目 8:00 霧ヶ峰ホテル発 ～ 安曇野・松本周遊 ～ 18:00 馬籠宿旅館着 走行距離 250km  
3日目 8:00 馬籠宿旅館発～ 木曽路周遊～ 14:00 中部空港着 (降車)～  
15:00 中部空港発 ～ 21:00 都内営業所 帰庫 走行距離 450km

時間・キロ併用制運賃の計算式 =

**時間あたり運賃額 × 走行時間** + **キロあたり運賃額 × 走行距離**

時間制運賃

キロ制運賃

それでは、実際に計算してみましよう…

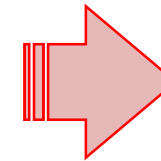
- ※1 走行時間 → 出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。また、出庫・帰庫後の点呼点検時間として、合計2時間を加える。
- ※2 走行距離 → 出庫から帰庫までの距離をいい、回送距離を含む。
- ※3 距離の端数 → 10km未満 → 10kmに切り上げ。
- ※4 時間の端数 → 30分未満切り捨て、30分以上は1時間に切り上げ。
- ※5 収受すべき運賃・料金 → 計算された額 × 消費税で1円単位に四捨五入。



## ケース3 (2泊3日 小型車1台チャーター)

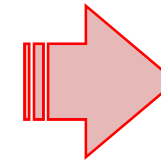
### 羽田空港～霧ヶ峰・安曇野・松本・木曽方面～中部空港～都内

初日 5:00 出庫～15:00 霧ヶ峰ホテル着 → 10時間  
 出庫前点呼・点検時間⇒1時間  
 ホテル着後点呼・点検時間⇒1時間



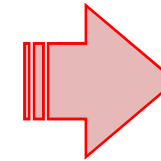
走行時間 **12時間**  
 走行距離 210km

2日目 8:00 霧ヶ峰ホテル発～18:00 馬籠宿旅館着 → 10時間  
 ホテル発前点呼・点検時間⇒1時間  
 旅館着後点呼・点検時間⇒1時間



走行時間 **12時間**  
 走行距離 250km

3日目 8:00 馬籠宿旅館発～21:00 帰庫 → 13時間  
 旅館発前点呼・点検時間⇒1時間  
 帰庫後点呼・点検時間⇒1時間



走行時間 **15時間**  
 走行距離 450km

◎時間・キロ併用制で収受可能な運賃 =

時間あたり運賃額×走行時間 + キロあたり運賃額×走行距離

@4,280円×39時間 + @90円×910km=248,820円

※関東ブロック公示範囲内で計算

◎深夜早朝運行料金

22:00～翌5:00の間に発生する時間制運賃の2割以内で収受可能(2割で計算)

5:00出庫 → 4:00～5:00 = 深夜早朝の出庫前の点呼・点検時間 1時間

@4,280円×1時間×20%=856円

運賃・料金合計 249,676円(税別)

なお、このケースの場合は昼間実車500km超の日がないため、ワンマン運行可能である。  
 また、ケース1との違いは、2日目の運行の有無が異なっている。

# 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

平成24年6月29日

一部改正 平成26年4月1日

国土交通省自動車局

# 目次

I. 輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドラインについて .....	3
1. 本ガイドライン策定の背景及び目的.....	3
2. 本ガイドラインの見直し .....	4
II. 貸切バス事業者の選定及び利用について .....	5
1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点.....	5
(1) 事業許可.....	5
(2) 営業区域.....	5
(3) 輸送の安全性等を判断する上で参考となる情報 .....	5
① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開） .....	5
② 任意保険・共済の加入状況 .....	6
③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス） .....	6
④ 安全マネジメント評価.....	6
⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況 .....	7
⑥ 先進安全自動車（ASV）の導入状況.....	7
⑦ グリーン経営認証.....	8
2. 行程検討の際の留意点 .....	9
① 予定走行距離.....	9
② 見込まれる運行速度.....	9
③ 運転時間・休憩時間等.....	9
④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保 .....	10
⑤ 交替運転者の要否 .....	10
⑥ バスガイド（車掌）の要否 .....	10
3. 運送契約に関する留意点 .....	11

(1) 運送約款.....	11
① 運送の申込み .....	11
② 運送契約の成立.....	11
③ 運送契約の内容の変更.....	11
④ 運賃及び料金 .....	12
⑤ 違約料.....	12
(2) 事故・故障等緊急時の対応について .....	12
4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点 .....	13
(1) 運賃及び料金 .....	13
① 制度概要 .....	13
② 貸切バス運賃の計算方法 .....	13
(2) 応札者に対する確認.....	13
(3) 入札等の契約方法.....	13
(4) 落札者に対する確認.....	14
Ⅲ. 参考.....	15

# I. 輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドラインについて

## 1. 本ガイドライン策定の背景及び目的

(背景)

貸切バスについては、平成12年2月から実施された需給調整規制の撤廃以降、事業者数や中・小型車を中心とする車両数が増加し、極めて競争の激しい産業となっています。その中であっても、関係法令の遵守と安全運行の確保は一義的には貸切バス事業者の責務です。しかし、国土交通省による重点監査の結果等によると、運転者の指導・監督が不適切であったり、車両の点検整備がなされていなかったりするなど安全対策が十分でない事業者が確認されているほか、車両の老朽化が進む状況にあります。

このような状況を招く背景として、旅行業者、地方自治体、学校関係者等の貸切バス利用者の側において、貸切バスの安全運行を確保する上で必要になる事項やそれに要するコスト等に対する十分な理解の不足ないし無関心があるのではないかと指摘があります。また、貸切バス事業者の側にも安全性確保の必要に関するアピールが不足しているとの指摘もあります。

このため、安全運行の確保等に必要となる留意点を明らかにし、利用者が貸切バス事業者と契約する際に、安全に関するそれらの事項に対する十分な配慮を求めることにより、安全をより確実にするため、貸切バス選定・利用ガイドラインを作成することとしました。

平成24年4月29日に関越自動車道で発生した高速ツアーバス事故によって、貸切バスの安全運行を確保するため関係者が一丸となって対策に取り組む必要性が再確認されました。このことから、国土交通省は平成25年4月2日に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定、公表し、貸切バスについては「参入時・参入後の安全性チェックの強化」、「安全優先経営の徹底」、「ビジネス環境の適正化・改善」の取り組みを進めています。

「参入時、参入後の安全性チェックの強化」においては、参入時の所要資金額の引き上げ、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一人当たり8,000万円から無制限に引き上げる等の強化を実施しました。また、「安全優先経営の徹底」においては、すべての貸切バス事業者に対して「運輸安全マネジメント」の実施義務付け、運転者の過労運転を防止するため交替運転者の配置基準の強化等を定めました。これらの取り組みを平成25年12月までに実施したところです。

さらに、これらの安全対策の強化に当たっては、貸切バス事業者が利用者

から収受する運賃に、安全確保のためのコストが適正に計上される必要があります。このことから、「ビジネス環境の適正化・改善」において、安全コストが計上された合理的でわかりやすい運賃制度に移行するとともに、利用者（運送申込者）が運賃・料金に係る違反に関与した場合の措置を定め、平成26年4月から実施することとしたところです。

本ガイドラインでは、上記の経緯を踏まえて安全な貸切バスを選定・利用する際のポイントを示していますので、利用者の方々がこれを踏まえ安全性を重視して貸切バス事業者を選定していただくことを期待します。

（目的）

- （1）旅行者、地方自治体、学校関係者等の利用者に貸切バス事業者の選定に際して、運行の安全面のポイントを分かりやすく示すことにより、単純な価格比較のみで選ぶのではなく、より安全にも留意した選定を促すこと。
- （2）貸切バスの利用者に対して、安全運行の確保のために必要な行程作成や契約上の留意点への理解と十分な配慮を求めることにより、安全をより確実にすること。
- （3）安全や利用者サービスの向上に意欲的に取り組んでいる貸切バス事業者が利用者に選択されることを促進すること。

## **2. 本ガイドラインの見直し**

本ガイドラインは、今後の規制の見直しや関係者・利用者の意見等を踏まえ、随時改訂を行うものとします。



## Ⅱ. 貸切バス事業者の選定及び利用について

### 1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点

#### (1) 事業許可

貸切バス事業は、地方運輸局長又は沖縄総合事務局長（以下「地方運輸局長等」といいます。）から「一般貸切旅客自動車運送事業」の許可を受けなければ経営できません。貸切バス事業者ごとに許可番号があり、使用される貸切バス車両には事業用の緑ナンバーが付いています。この許可を受けた者であるか否かについては、最寄の地方運輸局・運輸支局・沖縄総合事務局で確認することができます。

#### (2) 営業区域

貸切バス事業者は、輸送の安全を確保する目的から、道路運送法第20条において「発地及び着地のいずれもがその営業区域外に存する旅客の運送をしてはならない」と定められております。貸切バス事業者を選定するには、まず選定の対象とする貸切バス事業者の営業区域に運行の発地又は着地のいずれかが含まれていることを確認しなければなりません。貸切バス事業者に営業区域を確認してください。（最寄の地方運輸局・運輸支局・沖縄総合事務局でも確認できます。）

なお、ここでいう発地及び着地は、実際に旅客が乗車または降車した場所ですので注意が必要です。

#### (3) 輸送の安全性等を判断する上で参考となる情報

貸切バス事業者の選定については、ともすると価格中心の選定となりがちです。しかし、利用者の生命・身体の安全確保は何よりも優先されるべきものです。したがって、単純な価格比較にとどまらず、安全性を評価した選定が望まれます。安全性など貸切バス事業者を選定する際の評価要素として参考となる情報には、次のものがあります。

##### ① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開）

各地方運輸局長等が貸切バスなどの自動車運送事業者に対して行った行政処分を定期的にとりまとめたものです。事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去3年間の事業者ごとの行政処分状況を公表しています。

URL : <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi>

## ② 任意保険・共済の加入状況

貸切バス事業者は、自賠責保険・共済に加え、対人無制限、対物200万円以上の任意保険・共済契約を締結していなければなりません。選定の対象とする貸切バス事業者に、締結している任意保険・共済契約の内容を確認してください。

※旅客自動車運送事業運輸規則第19条の2、「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」参照。

## ③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）

公益社団法人日本バス協会が、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を点数化して評価し、☆の数（最高☆☆☆）で認定・公表しているものです。主な評価項目は次のとおりです。なお、認定は2年間の更新制です。

### 【主な評価項目】

#### ○安全性に対する取組状況

- ・アルコールチェッカーを使用した厳正な点呼
- ・定期的な運転者教育の実施
- ・運転者の労働時間遵守 等

#### ○事故及び行政処分の状況

- ・過去2年間に加害責任のある死傷事故を発生させていないこと
- ・過去1年間に加害責任のある転覆事故等を発生させていないこと
- ・行政処分の状況（累積点数） 等

#### ○安全マネジメント取組状況

- ・輸送の安全確保の責任体制
- ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
- ・安全に対する会社挙げての取組み 等

URL : <http://www.bus.or.jp/safety/index.html>（日本バス協会HP）

: [http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk3\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000043.html)（国土交通省HP）

## ④ 安全マネジメント評価

全ての運輸事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚して、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。安全性の向上

への取り組みに対して、国や国の認定を受けた第三者機関が運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行うものが安全マネジメント評価です。

以下は評価視点の一例です。

- ・ 輸送の安全に関する方針、目標が設定されているか
- ・ ヒヤリ・ハット情報を含む事故等に関する情報を、全社的かつ体系的に収集し、活用する仕組みと体制が構築されているか
- ・ 内部監査の仕組みと体制が構築され、機能しているか
- ・ 安全管理体制の見直しのための仕組み（PDCA）と体制が構築され、機能しているか

評価の有無は、選定の対象とする貸切バス事業者に確認してください。

#### ⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況

デジタル式運行記録計とは、車両の運行に係る速度・時間・距離等を記録する装置です。ドライバーが法定速度、休憩時間などを遵守しているか否かを容易に確認でき、事故防止等の安全管理に用いることができます。

ドライブレコーダーとは、事故やニアミスなどにより急ブレーキ等の衝撃を受けた際に、その前後の映像とともに、加速度、ブレーキ、ウインカー等の走行データを記録する装置です。事故等の映像を利用して乗務員の安全教育へ活用できます。

選定の対象とする貸切バス事業者に、装置の導入状況を確認してください。

URL：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverec/digitacho.html>（デジタルコとは？）

：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverec/dorareco.html>（ドラレコとは？）

#### ⑥ 先進安全自動車（ASV）の導入状況

先進安全自動車（ASV）とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車です。実用化された代表的な技術は次の通りです。選定の対象とする貸切バス事業者に導入状況を確認してください。

##### 【技術項目】

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ
- ・ ACC（Adaptive Cruise Control）
- ・ レーンキープアシスト

- ・ふらつき警報
  - ・ESC (Electronic Stability Control)
  - ・ABS (アンチロック・ブレーキ・システム) 付コンビブレーキ
- URL : <http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html> (ASVとは?)

#### ⑦ グリーン経営認証

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団がグリーン経営（環境負荷の少ない事業運営）推進マニュアルに基づく一定レベル以上の事業者の環境改善の努力を認証・登録するものです。主なチェック項目は次のとおりです。

##### 【チェック項目】

- ・環境保全のための仕組み・体制の整備
- ・エコドライブの実施
- ・低公害車の導入
- ・自動車の点検・整備
- ・廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進
- ・管理部門（事務所）における環境保全の推進

URL : <http://www.green-m.jp/>

## 2. 行程検討の際の留意点

### ○ 安全に配慮した無理のない行程の作成

旅行の行程は、貸切バスの運行速度、運転者の運転時間や休憩時間等を決定するものです。すなわち、法定速度の遵守や過労運転防止等の観点から輸送の安全に直結するものです。このため、旅行業者など自ら行程を作成する方は次の事項をチェックし、運転者の休憩や交替運転者の配置等を検討して安全に配慮した無理のない行程を組むことが大切です。

また、行程の作成に不案内な利用者の方は、貸切バス事業者が利用者の意向を聴いて具体的な行程を提示することになりますので、よく確認してください。

いずれの場合も、事前の経路調査や道路の混雑状況等を踏まえ、貸切バス事業者から行程の変更を求められることがあります。したがって、貸切バス事業者との事前の打合せを十分に行うことが必要です。

具体的には、以下のように決まっていきます。

### ① 予定走行距離

予定される実車走行距離（旅客の最初の乗車から最後の降車までの間に走行する距離）と休憩地点までの距離を把握する必要があります。

### ② 見込まれる運行速度

法定速度を遵守するのはもちろんのこと、経路となる道路の旅行日に見込まれる混雑状況や道路工事などによる規制の有無を把握する必要があります。

### ③ 運転時間・休憩時間等

- ・ 運転者の連続運転は、4時間が限度です。運転開始後4時間以内（又は4時間経過直後）に運転を中断して30分以上の休憩等を確保しなければなりません（少なくとも1回につき10分以上として、分割することも可能）。
  - ・ 1日の運転時間は、2日（始業時刻から起算して48時間）平均で9時間が限度です。
  - ・ 1日の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は、13時間以内が基本です（延長の場合も16時間が限度）。
  - ・ 翌日の始業まで、原則として8時間以上空けなければなりません。
- ※詳しくは別添1の「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」を

確認してください。

#### ④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保

運転者に十分な休憩を与えるとともに、利用者の安全な乗降や道路交通の安全性・円滑性の確保のために必要です。

#### ⑤ 交替運転者の要否

安全な運行を確保するためには、2名乗務・途中交替など交替運転者の配置が必要となる場合があります。上記①～④までの事項を考慮し、国で定めた「貸切バス交替運転者の配置基準」のほか、より安全性を高めるため、個々の行程における交替運転者の必要性を検討してください。

実車距離（乗車予定地点から降車予定地点までの距離）が原則500km（午前2時から午前4時にかかる夜間運行の場合は原則400km）を超える場合または運転時間が原則9時間を超える場合、交替運転者の配置が必要となります。

これらの基準に違反した場合、貸切バス事業者及び申込者が関係法令に基づき行政処分を受ける場合があります。

※詳しくは別添2の「貸切バス交替運転者の配置基準（解説）」を確認して下さい。

#### ⑥ バスガイド（車掌）の要否

観光ガイドとしてのサービスを希望する場合のほか、運行経路において、他の車両等と安全にすれ違うことができない区間がある場合等に車掌の乗務が義務付けられる場合があります。

※詳しくは15ページの旅客自動車運送事業運輸規則（第15条）を確認してください。

以上の点について、貸切バス事業者とよく相談して決めてください。

### 3. 運送契約に関する留意点

#### (1) 運送約款

貸切バス事業者は、あらかじめ運送契約の内容を定めておき、そこに定めるところによって画一的に運送の引受けに応じる仕組みになっています。このあらかじめ定めた契約の内容が運送約款です。運送契約の当事者が契約を結ぶ際、特に約款によらないという意思表示をしない限りは、たとえ契約の当事者が運送約款の個々の条項を知らなかったとしても、その契約は、運送約款によって成立したことになります。

国が示した標準運送約款においては、運送申込書による旅客の運送申込みを受け、貸切バス事業者が運送申込書記載事項に運賃及び料金に関する事項等を加えた運送引受書（乗車券）を契約責任者（貸切バス事業者と運送契約を結ぶ者）に交付したときに契約が成立すること等、運送契約の基本的な内容が規定されています。

#### 【標準運送約款に規定されている主な事項】

##### ① 運送の申込み

旅客の運送を申し込む者は、次の事項を記載した運送申込書を提出しなければなりません。

- ・ 貸切バス事業者と運送契約を結ぶ者（契約責任者）の氏名・名称、住所及び連絡先
- ・ 乗車申込人員
- ・ 乗車定員別又は車種別の車両数
- ・ 配車の日時及び場所
- ・ 旅行の日程（出発時刻、終着時刻、目的地、主たる経過地、宿泊又は待機を要する場合はその旨、その他車両の運行に関連するもの）
- ・ 運賃の支払方法 等

##### ② 運送契約の成立

運送契約は、運送申込書記載事項に運賃及び料金に関する事項等を加えた運送引受書（乗車券）を貸切バス事業者が契約責任者に交付したときに成立します。

##### ③ 運送契約の内容の変更

運送契約の成立後、契約責任者が運送申込書の記載事項を変更しようとするときは、あらかじめ書面により貸切バス事業者の承諾を求めなければ

なりません。

④ 運賃及び料金

貸切バス事業者が収受する運賃及び料金は、乗車時において地方運輸局長等に届け出て実施しているものによります。

届け出た運賃、料金によらずに運送した場合、貸切バス事業者は道路運送法に基づく行政処分を受けることとなります。

⑤ 違約料

契約責任者の都合により運送契約を解除するときは、標準運送約款では次の区分による違約料を規定しています。

- ・ 配車日の14日前から8日前まで … 所定の運賃・料金の20%
- ・ 配車日の7日前から配車日時の24時間前まで … 所定の運賃・料金の30%
- ・ 配車日時の24時間前以降 … 所定の運賃・料金の50%

(2) 事故・故障等緊急時の対応について

契約責任者の緊急連絡先は運送申込書に記載し、貸切バス事業者の緊急連絡先は運送引受書に記載することとしております。万が一事故等が発生した場合に備え、必ず確認しておくことが大切です。



## **4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点**

### **(1) 運賃及び料金**

#### **① 制度概要**

貸切バスの運賃及び料金は、道路運送法第9条の2により、乗車時において地方運輸局長等に届け出て実施しているものによらなければなりません。従って、調達予定価格や契約価格は地方運輸局長等へ届け出た運賃及び料金である必要があることに注意してください。

#### **② 貸切バス運賃・料金の計算方法**

平成26年4月より、運行の安全性を確保することを目的に、新しい貸切バスの運賃・料金制度が開始されました。

新運賃制度では、運行開始（出庫）から運行終了（帰庫）までの走行距離に、1キロあたりの運賃を乗じた「キロ制運賃」と、運行開始から運行終了までの時間に点検・点呼等に要する時間（2時間）を加えた時間に、時間あたりの運賃を乗じた「時間制運賃」とを合計した額が運賃となります。

各地方運輸局長等が、当該地域の貸切バス事業者の収支状況等を勘案して、安全コストを加算したキロ制運賃、時間制運賃を公示しています。

公示運賃の下限を下回る運賃での落札は、運行に必要な安全コストが計上されておらず、したがって、当該運行において利用者の生命・身体の安全が十分確保されない恐れがあることに十分ご留意ください。

### **(2) 応札者に対する確認**

入札時に応札者に対して以下の書面の提出を求めることにより、応札者が安全コストを含んだ届出運賃を基に入札額を積算したか、安定的に事業運営している事業者か等を確認することをお勧めします。

- ・届出運賃により入札額を積算した旨の確約書
- ・国税及び地方税の納税証明書

### **(3) 入札等の契約方法**

公共機関の契約は、予定価格の範囲内で最低価格をもって申込みをした者を契約の相手方とする一般競争入札が基本とされています。しかし、利用者の生命・身体の安全を確保するため、貸切バスの調達については、企画競争入札や総合評価方式の導入等、安全性等に対する取組状況も考慮できる選定方法を行うことをお勧めします。

**【総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例】**

○運行の安全性

- ・国土交通省による行政処分の状況
- ・重大事故発生状況（重大事故とは自動車事故報告規則第2条に規定する死者又は重傷者を生じた事故等です。）
- ・貸切バス事業者安全性評価認定（セーフティバス）
- ・安全マネジメントの導入状況 等

○緊急時の対応能力

- ・事故・災害発生時の体制（連絡体制を含む）
- ・事故に係る損害賠償能力（任意保険の加入状況）
- ・予備車両の状況 等

○その他

- ・苦情処理体制
- ・グリーン経営認証
- ・低公害車の導入状況 等

**（４）落札者に対する確認**

落札者に対して以下の書面の提出を求めることにより、落札者が届出運賃を基に落札額を積算したかを確認することをお勧めします。

- ・落札額の積算内訳書

### Ⅲ. 参考

#### ○旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（車掌の乗務）

第十五条 一般乗合旅客自動車運送事業者、一般貸切旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者は、次の各号のいずれかに該当する場合には、事業用自動車（乗車定員十一人以上のものに限る。）に車掌を乗務させなければ、これを旅客の運送の用に供してはならない。ただし、天災その他やむを得ない理由のある場合はこの限りでない。

一 車掌を乗務させないで運行することを目的とした旅客自動車運送事業用自動車（被牽引自動車を除く。）であつて道路運送車両の保安基準（昭和二十六年運輸省令第六十七号）第五十条の告示で定める基準に適合していないものを旅客の運送の用に供するとき。

二 車掌を乗務させなければ道路及び交通の状況並びに輸送の状態により運転上危険があるとき。

三 旅客の利便を著しく阻害するおそれがあるとき。

（損害を賠償するための措置）

第十九条の二 旅客自動車運送事業者は、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の措置であつて、国土交通大臣が告示で定める基準に適合するものを講じておかなければならない。

（過労防止等）

第二十一条 1～5（略）

6 一般乗合旅客自動車運送事業者及び一般貸切旅客自動車運送事業者は、運転者が長距離運転又は夜間の運転に従事する場合であつて、疲労等により安全な運転を継続することができないおそれがあるときは、あらかじめ、交替するための運転者を配置しておかなければならない。

#### ○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（抜粋）

旅客自動車運送事業運輸規則（昭和三十一年運輸省令第四十四号）第十九条の二の告示で定める基準は、次のいずれかの基準とする。

一 次に掲げる要件に適合する損害賠償責任保険契約を、保険業法（平成七年法律第百五号）に基づき損害賠償責任保険を営むことができる者と締結していること。ただし、地方公共団体が経営する企業が旅客自動車運送事業者である場合を除く。

イ 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又は身体の損害を賠償することによって生ずる損失にあつては、生命又は身体の損害を受けた者一人につき、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者及び特定旅客自動車運送事業者については、てん補する額の限度額を八千万円以上とすること、一般貸切旅客自動車運送事業者については、てん補する額に制限がないことを内容とするものであること

ロ 事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の財産（当該事業用自動車を除く。）の損害を賠償することによって生ずる損失にあつては、一事故につき二百万円以上を限度額としててん補することを内容とするものであること

ハ～ト（略）

二（略）

○バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント ※別添1

○貸切バス交替運転者の配置基準（解説） ※別添2