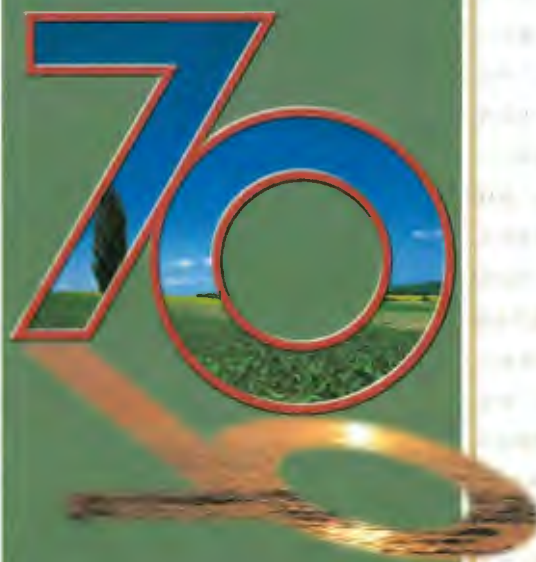


北海道の バス事業



協会創立70年記念誌
追 録

1999～2003

中央観光バス株式会

社

去 びろなん交通株式会社 日軽北海道株式会社 酒

社団法人 北海道バス協会

「表紙デザインにこめたところ」

新天地開拓とともに伸びたバス事業は、
一時期、戦禍に道を閉ざされたが、荒波はやがて静まり、
先覚者の残照の上、青空と沃土は広がる。
星霜70年、ともに歩んだ各社の名は深く年輪の層に刻まれ、
豊かな緑の大地とともに、これまでも21世紀も
—バスは走り・バスは進む—
過去への感謝と未来への希望、そんなイメージを表紙にこめました。

追録の発刊にあたって

社団法人北海道バス協会

会長 菊池 正平



記念誌「北海道のバス事業」の追録を発刊するにあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

1999年、北海道バス協会創立70年を記念した「北海道のバス事業」を発刊して早や4年の歳月が過ぎ去りましたが、その後、瞬きも許さない程に激動する内外情勢に加えて、バス事業を取り巻く環境は、平成12年2月1日に貸切バス事業、追って平成14年2月1日には乗合バス事業の需給調整規制が廃止され、事業の参入、撤退が自由となる規制緩和が実施されるなど、かつてない大変革の時代を迎えております。

貸切バス事業は、新規許可事業者の激増によって供給過剰が顕在化し、熾烈な過当競争によって運賃の大幅な下落を生じるなど、経験したことのない経営環境の悪化を招来しております。

一方、乗合バス事業は、生活交通の確保方策について国と地方の役割分担が明確化され、地方公共団体がより主体的に関与していく交通政策に大きく方向転換しております。

折りしも今年は、日本のバス創業100周年の大きな節目の年であり、各地で日ごろのバス利用に感謝し、併せてバス復権を目指した記念事業が積極的に展開されることになっております。

これからのバス事業には、高齢化社会の到来、地球温暖化防止に向けた対応など、人と環境にやさしいバスの導入が強く求められており、北海道バス協会では今年のバス復権のスローガンに「おまかせください」「お客さまの安心、安全」を掲げ、多くの利用者に信頼されるバスを目指して新しい挑戦をしております。

このような環境の下で、目まぐるしく変革する近年のバス事業の歴史を、日本のバス創業100周年を機として後世に伝えることは意義深いものと存じます。

終わりに、追録の発刊にあたり時節柄ご多忙中にもかかわらずご尽力いただいた編纂委員の方々に厚く御礼を申し上げまして、ご挨拶といたします。

歴代代表・会長



中田 鶴吉
(日本乗合自動車協会)
北海道支部長



杉江仙次郎
(北海道乗合自動車運送)
事業組合理事長



伊藤 琢磨
(北海道バス協会)
初代会長



徳中 康満
(北海道バス協会)
二代会長



金森 勝二
(北海道バス協会)
三代会長



仙石 清
(北海道バス協会)
四代会長



小森 庄一
(北海道バス協会)
五代会長



加藤 信吉
(北海道バス協会)
六代会長



道川 忠
(北海道バス協会)
七代会長



菊池 正平
(北海道バス協会)
八代会長

社団法人 北海道バス協会役員

(平成15年3月31日現在)

最高顧問	加藤	信吉	(社団法人北海道バス協会 元会長)
顧問	道川	忠	(社団法人北海道バス協会 前会長)
顧問	富岡	公治	(弁護士)
顧問	多田	博英	(社団法人北海道バス協会 前専務理事)
会長・理事	菊池	正平	(北海道中央バス(株) 代表取締役社長)
副会長・理事	豊島	弘通	(旭川電気軌道(株) 代表取締役社長)
副会長・理事	我満	広明	(ばんけい観光バス(株) 代表取締役)
副会長・理事	中木	雄三郎	(北海道拓殖バス(株) 代表取締役社長)
副会長・理事	出浦	一誠	(函館バス(株) 代表取締役社長)
専務理事	菊池	哲男	(社団法人北海道バス協会)
常務理事	塚本	義弘	(社団法人北海道バス協会)
常務理事	清野	満	(社団法人北海道バス協会)
常務理事	大塚	雄一	(社団法人北海道バス協会)
理事	新目	和久	(札幌市交通局 自動車部長)
理事	富永	基	(株)じょうてつ 代表取締役社長)
理事	渡辺	克仁	(銀嶺バス(株) 代表取締役社長)
理事	米子	典良	(安全永楽交通(株) 代表取締役社長)
理事	小森	宏明	(ジェイ・アール北海道バス(株) 代表取締役社長)
理事	佐藤	孝	(中央観光バス(株) 代表取締役社長)
理事	森崎	義和	(東日本バス(株) 代表取締役社長)
理事	長谷川	孝太郎	(道南バス(株) 代表取締役社長)
理事	木田	尚孝	(日交ハイヤー(株) 代表取締役)
理事	緑川	晃	(宗谷バス(株) 代表取締役社長)
理事	野村	文彦	(十勝バス(株) 代表取締役社長)
理事	國田	充	(網走バス(株) 代表取締役社長)
理事	斉藤	勉	(斜里バス(株) 代表取締役社長)
理事	本村	芳視	(くしろバス(株) 代表取締役社長)
理事	今泉	武	(阿寒バス(株) 代表取締役)
監事	村上	公彦	(ニセコバス(株) 代表取締役社長)
監事	吉村	彰二	(あつまバス(株) 代表取締役社長)
監事	中村	和雄	(根室交通(株) 代表取締役社長)

北海道の バス事業

協会創立70年記念誌
追 録
【1999～2003】

目 次

◇ 追録の発刊にあたって	社団法人北海道バス協会会長 菊池 正平	1
◇ 歴代代表・会長		3
◇ 社団法人北海道バス協会役員		4
◇ 北海道のバス事業・通史（追録）		9
第16章 危機管理と信頼回復へ		
	（有珠山噴火でバス活躍）	11
	（バスの交通事故防止で危機感）	12
	（バスジャック模擬訓練を実施）	14
	（覚せい剤・酒酔い運転で批判）	15
第17章 貸切バス事業の試み		
	（規制緩和による新規参入）	18
	（新制度改正への対応）	19
	（教育機関等への支援要請）	20
	（貸切バス管理の受委託）	20
	（ガイドレス運賃への試練）	21
	（観光バス都心部待機場の実験）	21
	（新千歳空港貸切バス整理誘導で協議会設立の機運）	23
第18章 地域主体の生活交通確保へ		
	（規制緩和による全国的な波紋）	25
	（地域主体の生活交通確保に試練）	25
	（道運輸交通審議会の答申）	26
	（道地方交通審議会の答申）	27
	（路線維持補助制度の大改革へ）	28
	（道バス協会が全国に先駆け要請行動）	29
	（212市町村との連携）	30
	（第45回全国バス事業者大会が札幌で開催）	30

(道路運送法政令の施行と新補助制度の予算内示)	31
(運行系統競合路線の補助金カット)	31
(国会議員・道議会議員の支援)	32
(道生活交通確保対策協議会で審議)	33
(新旧補助制度の混在でスタート)	34
(道補助制度の暫定措置で一息)	34

第19章 デフレ経済と構造改革の時代へ

(デフレ経済の荒波)	36
(バス事業の模索)	36
(公営バスの撤退・縮小)	38
(合併・分社化と合理化への加速)	40
(運輸事業振興助成交付金制度の継続)	41
(協会組織の見直し)	41

第20章 人と環境に優しいバスの時代へ

(道バス協会創立70年記念式典を挙行)	43
(バス復権運動を推進)	44
(北海道バスマスコットの誕生)	45
(D P I 世界会議札幌大会の開催)	46
(人と環境に優しいバスへの動き)	46

◇ あとがき	48
◇ 資料集	49

北海道のバス事業

通史(追録)

第16章 危機管理と信頼回復へ

《有珠山噴火でバス活躍》

平成12年3月下旬から千数百回に及ぶ火山性地震が活発化し、噴火の危険性が高まっていた支笏・洞爺国立公園の中心地に位置する有珠山（732m）が、3月31日午後1時10分、23年振りに大規模な噴火をした。第1回の噴火地点は、洞爺湖温泉の中心から僅か1.5kmの有珠山西側山麓で起き、噴火はその後、洞爺湖温泉に近い裏手、金毘羅山（297m）山麓に第2の火口が出現する等数十個の火口群を残した。

有珠山を抱える伊達市、虻田町、壮瞥町では、過去の教訓を生かし、噴火前にいち早く避難指示を発令したため、幸いにも人的被害がなかった。

一時、1市2町で16,000人の住民が近隣市町村に避難をしたが、4月13日の火山噴火予知連絡会の新見解により大噴火の危険性が当面低くなるとの発表をうけて、避難指示地区が一部解除され、2週間ぶりに約4,600人が帰宅した。以後、火山噴火予知連絡会と関係市町村との緊密な連携により避難生活をしてきた8,000人の人々が順次帰宅をしていった。

有珠山周辺を営業エリアとする道南バス株式会社（社長道川忠<当時：北海道バス協会長>）は、第一火口付近にある同社洞爺営業所・ターミナルの閉鎖、道路閉鎖に伴う路線バスの休止、40数名にも及ぶ従業員の避難生活を余儀なくされている中で、これらの事態に対処するため室蘭地区バス協会と連動して同本社に対策本部を設置するとともに、1市4町の現地対策本部にも社員4名を常駐させ、この対策本部からの要請にリアルタイムに対応した。

一方、3月29日から住民の緊急輸送（初期段階で



有珠山噴火で緊急バスによる避難
(写真提供：株式会社室蘭民報社)

室蘭地区バス協会に26台の要請と現地対策本部から道バス協会にも7台の要請)を皮切りに、関係機関から有珠山噴火対策としての輸送要請の常態化に即応するため、道南バス株式会社をキーステーションとして室蘭地区バス協会に対応し、不測の事態が発生した場合には、道バス協会が即応し全道の会員会社が緊急要請に対応できる輸送体制を敷いた。また、北海道運輸局、北海道、北海道警察本部等との連携を密にしながら災害情報、道路情報などリアルタイムの情報を全協会員へ提供しその後の噴火に備えていった。

噴火災害の影響は、北海道観光を直撃した。雪が解け新緑が芽吹き爽やかな5月の風が香る頃から北海道の観光はシーズンの繁忙期を迎える。この時期に噴火が起きた。

噴火の状況が広く全国に報道されるにつれ、北海

道観光への風評被害が広がっていった。道バス協会は、4月分の対前年実績とを比較するため急遽、協会の4分の1に当たる26社を対象に聞き取り影響調査を実施した。この結果、7社が20%から30%の減収、4社が30%から40%の減収、約6割に当たる15社が40%から60%の減収となり、今後の影響を考えると深刻な状況となっていた。風評被害の影響は、ホテル・旅館、バス、ハイヤー、土産品など観光産業全般にわたり、北海道経済に及ぼす影響は甚大であり、災害復興と並び北海道への観光促進は喫緊の課題となった。

4月10日に道庁主催の「有珠山噴火に伴う観光関連対策会議」、4月18日に運輸省（現：国土交通省）観光部、日本観光協会、日本観光振興会、日本旅行業協会、全国旅行業協会、旅行事業者、日本ホテル協会、国際観光旅館連盟、全日本シティホテル連盟、航空事業者等で構成する同会議の東京開催、5月1日に二階俊博運輸大臣視察、5月8日に藤野公孝運輸省観光部長をはじめ松橋功日本旅行業協会会長など全国エージェント代表による視察と全国的な展開が活発となった。

日本バス協会も道バス協会と連名で、有珠山噴火は近隣の登別温泉・北湯沢温泉・ルスツ・ニセコをはじめ道内観光地への影響はないとのPRポスターを送付し全国のバス協会へ協力を求めた。

有珠山噴火予知連と行政、行政と地域住民がこれほど一体となって危機管理を進めた例は少なく、世界的にも模範とされたものであった。そして有珠山噴火でのバスの活躍と風評被害に対する関係者の絶大な協力への感謝は、今もなお北海道の中で語り継がれている。

また、北海道運輸局長と北海道知事からは、道バス協会長に対し住民の安全、避難生活の安定確保に貢献したとして感謝状が贈られた。

《バスの交通事故防止で危機感》

札幌雪まつりに象徴されるように、冬の観光北海道もようやく定着してきたが、冬道を雪煙を巻いて走る観光バスは、依然として雪との闘いであった。平成12年2月26日午前9時ころ、思わぬところで重大事故が発生した。摩周湖へ続く弟子屈原野の道道において局地的な地吹雪で前方視界がさえぎられ、2箇所では停車中の2台の除雪車が見えず、そこへ冬の摩周湖を楽しみにきた関西などからのツアー客を乗せた観光バス2台が、それぞれの除雪車に相次いで追突し、さらに後続の観光バス1台が事故停止したバスに追突し巻き込まれた。この事故によって、バス運転者1名が死亡し乗客など105人が重軽傷を負うという事態となった。

道川忠会長は中島尚俊保安・環境対策委員会委員長と協議の上、3月2日に道バス協会加盟会社全社の責任者を集めて「事故防止緊急対策会議」をKKR札幌で開催した。2月29日には北海道運輸局長、北海道知事、北海道警察本部長の三者連名による警告文が発せられており、テレビ放映など報道各社の関心も高く、会議は終始緊張に満ちていた。この会議で事故防止緊急対策11項目が決定され、事業所内及び運転者に周知徹底を図って行くことになった。この内容は平成12年3月の貸切バス事故防止対策とも一体となるものであったので、掲載しておこう。なお、この事故は、局地的な地吹雪の常襲地帯であったことから、道路管理者も注意を払っていた箇所ではあったが、道路管理上の万全を期する立場から、安全通行を確保するための具体的方策の実現を強く求める声があり、今後課題を残すこととなった。

交通事故防止は、古くて新しい課題であった。全国交通安全運動は、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナー

の実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的として展開された。北海道における交通安全運動もこれに連動して推進をしていた。

昭和62年に北海道の交通事故死が471人となって以来、15年振りに500人を切ったのは平成14年で、多年に亘る関係者の努力が報いられた。

バスの事故は、第二当事者事故が多かったが言い訳はできない。バスは物流とは異なり多くの尊い人命を預かる輸送機関として、如何に安心と安全を運ぶかが最大の使命であるからである。古くて新しいこの課題への挑戦は今なお続いている。



交通安全運動の実施

[事故防止緊急対策]

1. 事業所内に事故防止対策委員会（仮称）を組織し、あるいは現存する組織で具体的な事故防止対策を決定し、対策項目について事業所内及び運転者に周知徹底を図る。組織的には統轄的責任者を配置する。道バス協会は事故防止対策委員会の組織状況及び具体的な事故防止対策について報告を求める。
2. 事故事例を参考に再発防止について研修し、事業所内で事故防止について会社ぐるみの意識の高揚を図る。

3. 運行管理責任者は、事前に主な経路における道路及び交通の状況、特に冬期は気象条件、当該運行区間における除雪作業の有無、道路工事、路面の状況等について道路交通情報センター、道路管理者、气象台等関係機関から情報を入手し、運転前点呼において運転者に適切に指示を行う。
4. 運行管理責任者は、運行記録計の管理を徹底し、運転者の指導・教育の徹底を強化する。また、運転者の適性を把握し事故防止に資するために事故対策センターが実施している適性診断の受診の促進を図る。
5. 改正運輸規則では2月1日から事業者及び運行管理者は運行指示書による指示等を行い、運転者に指示書を携行させることとなったので、特に運輸規則第20条の異常気象時における措置等について運行中に重大な事故が発生する恐れがあると認められるときは、直ちに、運行を中止するなど適切な措置を講ずるよう運行管理者、運転者に対して徹底を図るとともに、運行管理規程の見直し点検をする。
6. 運行管理者は、運行指示書を携行させるにあたり、運行計画が輸送の安全確保に支障が生じないよう事前に点検する。
7. 運行管理者は、運行前に乗務員に対しシートベルトの機能確認を行うことを指示するとともに、率先着用とガイドの着席案内について指示し、更に、乗客に対し高速道路・山岳路等のみならず、一般道においてもシートベルトの着用について、運行開始前はもとより、運行途中においても繰り返し協力を求めるよう指示する。
8. 安全運行を確保するため、冬道運転訓練実施計画の充実を図るとともに、運転者の健康診断の実施状況を把握する。



冬道運転訓練の実施（於：ワークム北海道株式会社の試験場）

9. 運行中における運転者及び関係機関からの各種情報収集を積極的に行い、情報の処理体制を確立し、運行中の運転者に的確に指示する。
10. 道バス協会として、平成12年度から運行管理者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、運転者の適性を把握し事故防止を図るため、会員に対し事故対策センターが実施している運行管理者講習及び適性診断を促進する効果的な措置を講じる。
11. 現在実施している運行管理者及び運転者の指導的立場にある中間管理者に対する指導者研修の開催地を全道的なものに拡大充実する。

《バスジャック模擬訓練を実施》

平成12年5月3日午後1時35分ころ、福岡県太宰府市の九州自動車道・大宰府インターチェンジ（IC）付近で、佐賀発福岡・天神行き的高速バスが、刃物を持った若い男に乗っ取られた。当時の読売新聞は次のように報じた。「バスは、中国、山陽自動車道などを約300キロ走行し、広島県東広島市の同自動車道・奥屋パーキングエリア（PA）で約3時間45分間停車したが、再び走り出し、約20キロ先の小谷サービスエリア（SA）で停車した。この間、男は

短銃などを要求。奥屋PAで女性3人が解放されるなど、計12人がバスを降ろされたが、女性1人が首などを刺され死亡、5人が重軽傷を負った。バスには4日午前1時20分現在、6歳の女兒を含む女性10人前後が人質としてなお残されており、広島県警が説得を続けている。国内のバスジャック事件で乗客が死亡したのは初めて」、広島県警は4日午前5時5分、東広島市の山陽自動車道小谷サービスエリア（SA）で捜査員を突入させ、乗客と運転手を救出し犯人の無職少年（17才）を逮捕した。この事件は、バス業界に大きな衝撃を与えた。

九州バス協会は、バスジャック事件の連鎖発生を警戒し、6月27日に九州管内のバス事業者による模擬訓練を自主的に行った。

日本バス協会では、事件発生後ただちにバスジャック対策検討会議を設置した。7月17日、延べ16回にわたる検討審議を経てバスジャック統一对応マニュアルを策定し、全国のバス協会にバスジャック対応訓練の実施を求めた。

9月28日、石川県バス協会がこれに呼応し模擬訓練を実施したのに続き、9月30日に東京バス協会及び関東地区県バス協会の共催で訓練実施が行われた。道バス協会でもこの訓練実施の方法などについて検討をしていたが、平成13年1月13日、京都で20才の男がバスジャックし50分後に逮捕される事件が発生した。また、2月17日には千葉県の観光バスが東京都内でバスジャックされ約3キロにわたって暴走、タクシー・オートバイなど計10台に次々と衝突し逮捕されるという事件も発生した。

道バス協会は、このようなバスジャックの連続発生をうけて、2月27日に主催は道バス協会、実施主体を北海道中央バス（株）として、中央バス自動車学校のコースを使って模擬訓練を行った。

この訓練は、北海道運輸局・北海道・北海道警察本部・札幌方面北警察署・札幌市消防局北消防署の協力を得て、模擬対策本部と模擬バスジャック訓練現場とがリアルタイムで対応する訓練であった。対策本部の緊急設置、警察への通報、警察官の犯人説得、負傷者の救出と救急車の対応、消防車の待機など、特に車内で発生したケガ人の救出は緊迫した実戦さながらの訓練で、多数の視察者をはじめ報道関係者の関心を集めた。



バスジャック模擬訓練（於：中央バス自動車学校）

《覚せい剤・酒酔い運転で批判》

平成14年3月23日、道内で覚せい剤取締法違反（使用）の疑いでバス運転者が逮捕されるという事件が発生した。

内偵捜査をしていた警察署が行った尿検査で覚せい剤反応が出たもので、24日には同僚の整備士も逮捕された。

道バス協会は、この事態を深刻に受け止め、緊急の社長会を開催することとした。4月10日に開催された覚せい剤等薬物乱用緊急社長会には、運行管理者及び日々運行管理業務の指導的立場にある責任者も出席し、北海道運輸局・北海道・北海道警察本部の厳しい指導をうけた。

覚せい剤使用の有無確認は、プライバシーとの関連もあり実行ある対策を如何にとりうるかが大きな

問題ではあったが、公共輸送機関として多くの人命を預かるバスへの信頼と深刻化している薬物事件が多方面にわたって与える社会的な影響を考慮すると、再発防止に向けて運転者等に対し尿中薬物検査の実施も求めざるを得なかった。

道バス協会は、この観点に立ち緊急社長会の承認を得て、次の7項目を決定し、各社で実施を検討することになった。

[覚せい剤等薬物乱用防止対策]

1. 刑法並びに道路交通法の改正により、正常な運転が困難な状況での運転行為を行った者への罰則が強化された。これに伴い、事業者に対しても厳しい行政処分が課せられることになったので、各社は覚せい剤等薬物使用禁止を明確にした就業規則・サービス規程及び運行管理規程等の社内規程を整備するとともに、尿中薬物検査等の検討を含め実効ある対策を進める。
2. 始業・就業点呼時において、乗務員の心身状態の把握を確実にを行うとともに、点呼記録に「覚せい剤等薬物を使用しないこと」等を確実に明記し、特に覚せい剤等薬物使用の有無について確認する。
3. 各社に「覚せい剤等薬物乱用防止対策委員会」（仮称）を設置し、定期的に会合を開き防止対策を点検し、「覚せい剤等薬物に関心をもたない、近づかない、近づけない」明るい職場環境づくりに努める。また、覚せい剤等薬物乱用の誘因が職場環境等に起因するとの指摘がされないことがないよう対策委員会を通じて徹底する。
4. 乗務員の日常生活及び健康状態の把握と家族の協力を得た生活環境づくりに努め、常に良好な状態で勤務できるよう適切な指導を行う。
5. 関係指導機関・団体との連携を強め、専門家に

よる管理者・乗務員への指導並びに情報交換等を行い、防止活動を積極的に推進する。

6. 運行管理者に対する研修会への積極的な参加を通じて、覚せい剤等薬物乱用問題についての認識を深め、乗務員に対する啓発活動を推進する。
7. バス事業は、公共交通機関として輸送の安全を確保することが最大の課題であることを再認識するとともに、経営者・中間管理者・乗務員が一丸となり、業界挙げて覚せい剤等薬物乱用の防止に最善の努力をする。



覚せい剤等薬物乱用緊急社長会

平成14年7月7日、JR名古屋駅発東京新宿駅新南口行きの長距離高速バスの運転者が酒気帯び運転容疑で検挙された。

翌日の新聞は一斉に非難の報道を展開した。だが、酒気帯び運転はこれに止まらなかった。8月28日、神戸の路線バスでも酒気帯び運転により80才の女性をはね死亡させる事故が発生した。

国土交通省自動車交通局長から飲酒運転防止対策の再点検と再発防止対策について通達が直ちに発せられた。

その内容は、日本バス協会において飲酒運転防止対策会議を設置し具体的なマニュアル等の策定をすることと、都道府県バス協会において関係事業者の参集を求め、各地方運輸局等の協力を得て再発防止策について改めて周知徹底を図ることを強く指導す

る異例のものであった。

菊池正平会長（6月21日、道バス協会会長に就任）は、保安・環境対策委員会の小森宏明委員長と協議をし、9月17日に緊急事故防止会議を開催することとした。この会議での注目点は運転者に対するアルコール検知器の導入であった。様々な論議を経て、まとめられた飲酒運転防止緊急対策は次のとおりとなった。その後、日本バス協会は総合交通安全対策事業の一環として、全国の各社にアルコール検知器1台を配り、この対策を支援した。

[飲酒運転防止緊急対策]

1. 刑法並びに道路交通法の改正により、飲酒運転行為を行った者への罰則が強化された。これに伴い事業者に対しても厳しい行政処分が課せられることとなった。したがって各事業者は、非番・休日における節度ある飲酒を含めた就業規則・服務規程及び運行管理者規程等を整備するとともに、アルコール感知器等の導入を含め実効ある対策を進める。
2. 始業・終業点呼時において、乗務員の言動・心身状態の把握に努め、アルコールの身体保有の有無について確認し、安全な運転ができない恐れがあると判断された場合には、速やかに乗務を変更するとともに、本人から事情聴取するなど原因を究明する。また、アルコール依存症の疑いのある乗務員は、車両運転以外の業務に配置転換する等の措置を講ずる。
3. 貸切バスの宿泊勤務地における乗務員の飲酒の制限（例えば、夕食前の飲酒、午後8時以降は飲酒自粛等）について乗務員への徹底を図る。
4. 公共交通機関に携わる者が、アルコールを身体に保有したまま乗務することは絶対にあってはな

らないことであり、「飲酒運転はしない、させない」
職場環境づくりに努める。

5. 乗務員の日常生活及び健康状態の把握と家族の協力を得た生活環境づくりに努め、常に良好な状態で乗務できるよう適切な指導を行う。
6. バス事業は、公共交通機関として輸送の安全を確保することが最大の使命であることを再認識するとともに、経営者・中間管理者・乗務員が一丸となって飲酒運転の防止に最善の努力をする。

災害と事故、天災と人災。避け得るもの、避け得ないもの。それは多種多様であろう。だが、多数の人命を預かるバス事業は、なんとしても危機を避け被害を最小限に止めなければならない。危機管理が政治・経済・産業など全てに求められている現代、バス事業は、いま信頼の回復を目指して新たな挑戦を始めた。

第17章 貸切バス事業の試み

《規制緩和による新規参入》

平成11年5月、貸切バス事業の規制緩和に伴う道路運送法の一部を改正する法律が成立した。施行は平成12年2月1日となったことから、貸切バス事業の新規許可の申請状況が最大の関心事となった。

規制緩和前は需給調整規制による免許制度により、概ね年1回の申請事案審査が実施されて需給調整が図られていたが、規制緩和後は許可制度となり申請受理は常時行われることになった。許可基準は、需給バランスとは無関係に公示され、この基準に適合さえしていれば許可されることになった。

注目されていた規制緩和の申請状況を振り返ってみよう。

スタート月となった2月が8社56両(大40、中2、小14)、3月が8社23両(中3、小20)、4月が8社32両(大11、中9、小12)、5月が5社20両(大10、小10)、6月が3社7両(中4、小3)、7月が3社13両(大7、中1、小5)と推移し、その後も申請は続いた。

北海道運輸局は、これらの申請を事案ごとに審査をしていたが、4月12日に規制緩和後に初めて6社50両(大40、中1、小9)を許可した。参入した業種は、既存会社の分社化1社(大32)の外、トラック運送事業2社、ハイヤー・タクシー事業2社、特定旅客1社であった。

その後、同局が順次許可をした状況は、6月が12社37両(大2、中6、小29)、7月が7社28両(大13、中4、小11)、8月が1社3両(小)、10月が9社33両(大16、中7、小10)、11月が1社5両(大4、中1)と毎月のように許可が行われ、平成15年2月末までの許可総数は82社

333両(大134、中43、小156)にも及んだ。

新規許可の増加、参入会社の増車などで供給は過剰となっていった。

平成12年1月31日現在の貸切バス車両総数は、2,292両(大1,746、中125、小421)であったものが、平成15年1月31日現在の同車両台数では、2,777両(大1,985、中226、小566)となり約21%もの大幅な増加となっていた。

この結果、供給過剰等による過当競争をもたらした運賃の大幅な下落を生じるなど、今まで経験したことのない経営環境の悪化を招き始めた。まさに貸切バス事業に赤信号が点滅し始めたといっても過言ではないだろう。

貸切バス事業に新規参入した会社の業種を見てみよう。

レンタカー事業23社、トラック事業18社、ハイヤー・タクシー事業9社、特定旅客事業と新会社設立がそれぞれ6社となっているほか、冠婚・葬祭事業、自動車学校、ホテル・旅館など広範囲に及んでいる。

一方、新規に参入した会社の北海道バス協会への加入は極めて少なく、規制緩和前に免許になった未加入会社も含めると、平成15年3月31日現在の貸切バス事業に係る非会員数は115社となり、会員数92社を大きく上回ることになった。

このため、道バス協会では協会加入促進と業務案内も兼ねた「インフォメーション」を発行し、バス協会の沿革、構成と組織、協会員のメリットなどを一般向けに分かりやすく紹介をした。このインフォメーションは、会員からもバス協会のプロフィール

として好評を得たものの、期待をした協会加入促進の実は挙がっていない。

《新制度改正への対応》

規制緩和という言葉を目にし始めたのは平成5年頃だった。平成6年12月行政改革委員会が発足、平成7年3月に「規制緩和推進計画」の閣議決定、同年4月に行政改革委員会規制緩和小委員会の発足等、規制緩和に向けた動きは嵐のごとく吹き荒れ始めた。

当時の状況は、規制撤廃（原則自由）、例外規制で論議が割れた。日本バス協会は、規制撤廃を阻止するための理論武装と対策を確立することが急務とし、平成7年7月26日「貸切バス問題研究会」を設置した。同研究会は、規制緩和移行後の平成12年3月まで19回も開催した。

日本バス協会は、同研究会で取りまとめた要望意見を日本バス協会の意見として平成10年2月に運輸省に提出した。

また、日本バス協会は、平成8年8月に緊急対策特別委員会を設置して対応策の検討と協議を重ねていた。平成9年10月緊急対策特別委員会は、規制緩和をめぐる運輸政策審議会自動車部会バス小委員会における論議が進展して次第に方向性が明らかとなってきたことを受けて、対応策の強化を図るため理論武装をする専門の貸切部会を設置した。

北海道からは、貸切バス事業に詳しい須藤栄二貸切バス事業運営委員長が推薦されて就任をしたが、貸切バス問題研究会委員でもあったことから5年余に亘り上京を繰り返す強行なスケジュールの中で活躍した。

この緊急対策特別委員会貸切部会では、運輸政策審議会の答申素案や論点公開に対する検討と意見交換を行い、平成10年2月に業界の意見要望をとりまとめ緊急対策特別委員会の承認を得て、運輸省に日

本バス協会意見を提出し、運輸政策審議会答申への反映に向けて活動を行った。

一方、道バス協会は、運輸政策審議会における審議状況や日本バス協会緊急対策特別委員会の検討状況等の情報を得て業界対応策の検討などを一元的に行うため、平成10年5月29日に規制緩和対策特別委員会（委員長：道川忠道バス協会会長）を立ち上げた。この中で乗合部門を取りまとめる座長に下山正乗合バス事業運営委員長、貸切部門座長には須藤栄二貸切バス事業運営委員長が選任され、道バス協会における規制緩和対応の中核となった。

こうした様々な経過を経て、平成11年4月に運輸政策審議会自動車交通部会の答申が行われ、歴史的な規制緩和への道を進むことになった。

規制緩和の内容が明らかになる一方で、国は社会的規制のあり方についても並行して検討を進めていた。平成11年6月14日、運輸技術審議会は運輸大臣に「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」の答申を行った。

答申はの中で「事業用自動車の安全対策」にふれ、重大事故報告制度の見直し、運行管理者資格試験の拡充、運行管理者の配置基準の見直し、国の監査体制の強化等について明確にした。

これを受けて運輸省及び北海道運輸局は、経済的規制緩和と並行した関係省令、通達などの改定等の作業を進め、貸切バス事業に係る行政処分等の基準、点数制度、運行管理者の解任命令基準など、社会的規制に係る通達等を制定していった。これによって、貸切バス事業者は今まで以上に輸送安全への取り組みも求められることになった。

貸切バス事業関係の道路運送法の一部を改正する法案は、平成11年5月14日に成立して5月21日に公布され、施行期日を定める政令により施行日は平成12年2月1日となることが確定した。法案の国会議

決の際、衆・参両院においてそれぞれ附帯決議が行われた。(資料の部に掲載) 昭和26年以来、法律の傘の中に守られてきた貸切バス事業は、厳しい経営環境の続く荒海に船を漕ぎ出すことになった。

運輸省は、道路運送法の改正をうけて関係省令、通達、基準等の改正、制定を行っていった。平成11年8月、道路運送法施行規則、旅客自動車運送事業等運輸規則、旅客自動車運送事業等報告規則の一部改正案を公表した。

その主な改正点は、今までの「事業区域」を「営業区域」と呼称を変更して認可事項となったこと、事業用自動車の総数は事前届出事項となったこと、運行経路に関する事項・ダイヤ・乗務員の休憩・交替等の運行の安全に係る文書(運行指示書)を作成し、これを運転者に携行させること、営業所に配置する事業用自動車の数に応じ運行管理者の選任を必要とすること、車掌の乗務を原則不要とすることなどである。また、北海道運輸局は「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について」、「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に関する審査基準」を12月27日に公示し、新規参入、増車、運賃・料金関係の新制度の枠組みを定めた。これによって今後は新制度移行後の各社の対応に焦点が移っていった。

《教育機関等への支援要請》

北海道の観光は、季節的波動が大きく6月から9月の4か月間で年間事業の2分の1以上を占めた。また、貸切バスの利用は、週末(木・金)に集中する傾向があり非効率的な事業運営になっていた。特に、校外授業やスキーなどの学校行事が週末に集中する傾向をうけて他の利用客の希望に沿いかねる事例も発生していた。

こうしたことから道バス協会は、教育関係機関、

小・中・高の校長会に対して修学旅行やスキー学習を始めとする校外授業の設定にあたっては、特定日に集中しないように要望を毎年続けた。しかし、学校5日制への移行によりスキー等の校外授業は減り、生徒の休養の関係等もあり、週末利用の変更は難しいことでもあった。生活習慣や学習時間など難しい問題がある中で理解と協力を深める努力がいまも続いている。

これと同時に、日本旅行業協会(JATA)北海道支部長及び全日本旅行業協会(ANTA)北海道支部長に対しても所属会員への周知と協力を要請し、一般的なコンセンサスが得られるよう呼びかけの範囲を広げている。

《貸切バス管理の受委託》

規制緩和後の貸切バス業界にとって、大きな関心の一つは貸切バス管理の受委託の取扱いだった。これまで管理の受委託は、貸切バス事業の適正な運営が阻害されるとして認められていなかった。

国土交通省は、貸切バス事業の経営が極めて厳しい状況の中で、事業の効率化と活性化の推進を図るため、これまでの行政方針を転換し、平成12年11月1日に管理の受委託についての許可基準を明確化した。

その主な内容を列記しておこう。管理の受委託の範囲は、委託者の貸切バス事業に係る保有車両の1/2以内であること、管理委託業務には運転業務・運行管理業務および整備管理業務が含まれこれらが一体的に委託されること、運行管理業務及び整備管理業務については運行管理者及び整備管理者の選任並びに運行管理規程等の制定をも含めて委託されること、関係官庁への届出等は委託者が行うこと、委託した事業のために使用する事業用自動車その他の諸施設は委託者自ら行う事業の用に供する施設と明

確に区分されていること、受託者は委託者と同一営業区域内で事業を営むものであること、委託事業の経営は、全て委託者の名義で行ない第三者に対する経営上の責任は全て委託者が負担するものであること等となっている。

貸切バス事業の管理の受委託については、道バス協会の発信で日の目を見たものであるが、これは長年にわたり貸切バス業界が切望していたものであった。この許可基準によって、厳しい経営環境の中で事業の効率的な運用を図ることが可能となることから、大いにこの制度が活用されることになろう。だが、一方では、許可の基準が厳しいことから弾力的な運用を求める声もある。

《ガイドレス運賃への試練》

道路運送法及び運輸規則の改正によって、バス車掌の乗務が原則不要となった。これにより、貸切バスのガイドも原則不要になり、ガイドが必要な場合にはガイド料は実費負担の収受が可能となった。

このガイド料の実費負担問題については、これまで北海道バス協会は多年にわたり関係方面に要望をしてきたもので、これが実現したことは大きな前進であった。だが、枠組みができたものの現実には厳しいものがあつた。

貸切バス運賃のガイド料別建ては、実施に向けて中央の動きも活発となった。日本バス協会は、「旅行業とバス事業の連携による国内旅行の振興に関する懇談会」を設置して、日本旅行業協会、全国旅行業協会と貸切バスの新制度について意見交換などを行うとともに、貸切バス問題研究会でガイドのランク付けなどの具体的な検討が進められた。

このような状況の中で、北海道バス協会としても道内旅行業界の理解を深め、問題解決を中央と並行して行っていくことになり、貸切バス事業運営委員

会の誘致・サービス部会を中心として、地区バス協会の会長会社及び札幌地区バス協会営業担当者会幹部で構成する「バスガイド問題研究会」を設置した。

研究会は、ガイド料に対する共通認識を得るため、公正取引委員会をクリアした「ガイド料に関するQ & A」やパンフレットを作成したほか、利用者に新運賃制度の周知を図るパンフレットも3万部作成した。大手旅行業者の道内外支店、学校関係に会長名の文書を添えて郵送したほか、持田敬三貸切バス事業運営委員長、畑幸男副委員長が日本旅行業協会（JATA）北海道支部国内旅行委員会や札幌市内の大手旅行業者支店幹部を訪問し協力を要請した。さらに、大手旅行業者と誘致・サービス部会との貸切バス問題懇談会を開催し協力要請も行った。このようにガイド料金収受に向けた広範な取り組みを実施したが、厳しい環境の中では十分な成果を見るに至っていない。今後さらに貸切バス事業者が一体となって対応策を練り直し、粘り強い運動を推進していく必要がある。

《観光バス都心部待機場の実験》

北海道が観光立県宣言をしたのは、昭和63年6月のことだった。すでに15年の歳月が過ぎたが、北海道への観光来道客数は昭和63年の10,978万人から平成13年の14,397万人へと31.1%増加した。国は財政の構造改革を推進する中で、公共事業は見直されてきており公共事業の依存率が高い北海道が自立していくには、観光産業の発展が重要であるとして様々な振興政策が実行されていった。

だが、観光客を輸送する貸切バスは、交通渋滞による走行環境の悪化等により観光地周辺の乗降場所に苦慮しているのが現状であり、貸切バスの駐待機場の確保が必要であった。

平成10年10月、道バス協会は札幌市北22条東1丁

目に貸切バス駐待機場を設置し運営を開始した。



北22条貸切バス駐待機場（管理棟と駐車場）

これは観光都市さっぽろの大通周辺等の中心部に進入する自動車の増加で貸切バスの路上待機が市民及び関係者から強い批判を受けていたことに端を発した。また、加えて乗務員も路上待機が常態化することによって疲労回復や健康管理・事故防止など運行管理上も好ましくない状況が続いていたこともあった。

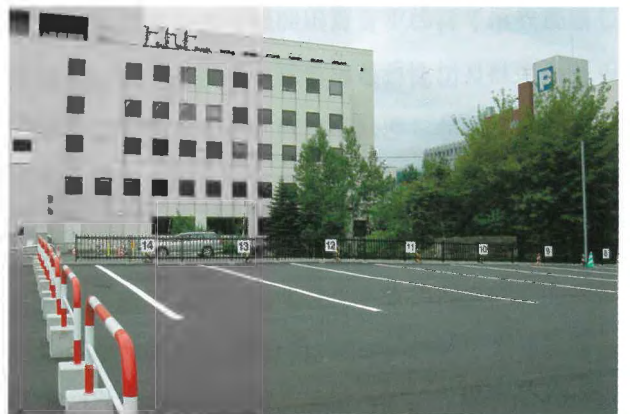
道バス協会は、再三にわたり札幌市に公的施設の設置を要請してきていたが、平成9年に札幌市交通局北光営業所の移転に伴い、この跡地利用を要請した結果、観光都市さっぽろの観光振興政策の一環として札幌市の理解と協力のもとで実現の運びとなった。駐待機場敷地2,749.6㎡には、貸切バス30台を駐車収容し、管理棟には男女別の休憩室・仮眠スペース・喫煙室・トイレ等を完備し無料で運営をしており、まさに、道バス協会の公益事業としての面目躍如たるものがある。

こうした道バス協会の行動に、札幌市及び北海道運輸局は積極的な理解を示し始めた。平成14年5月、

札幌市は、都心部の交通混雑の要因の一つである観光バスの路上駐車対策として本格的に乗り出し、「都心部観光バス駐車対策連絡会」を設置した。構成員は札幌市関係セクション、道警交通規制課、道バス協会、日本旅行業協会北海道支部、全国旅行業協会北海道支部、日本ホテル旅館協同組合、国土交通省北海道開発局、北海道運輸局、札幌商工会議所と関係機関を網羅するものとなった。

都心部観光バス駐車対策連絡会は、種々検討を重ねた結果、国土交通省の交通需要マネジメント実証実験事業として、都心部大通りに最も近い北1条西9丁目市有地で「観光バス都心部待機場」を設置し2年間の実証実験を行うこととした。これは、公益法人としての道バス協会が主体となるが、札幌市が全面的に協力し国の補助金と札幌市補助金で運営することになった。

道都、札幌市でこうした動きが始まったことは、ようやく観光バスに対する理解と協力が芽吹き始めたことになり、まことに喜ばしいことであった。



観光バス都心部待機場（実証実験事業で整備）

一方、地方都市でもこうした動きは始まっていた。観光都市、函館市も函館山登山道の交通渋滞や明治館など都心部の駐車対策に取り組んでいた。

これに函館地区バス協会が全道の代表選手として活躍した。出浦一誠地区会長（現：道バス協会副会長）は、函館地区バス協会でも数回の会議を開催し、

函館市と連携・協力しながら駐車場の確保に努めた。函館山山頂駐車場の渋滞問題では、同駐車場を乗降専用とし、待機駐車場は西埠頭に用意するとともに、函館明治館前の乗降ゾーンで降車後の駐車のため、元町観光駐車場（大型バス14台）も設置された。

また、函館地区バス協会は、函館空港のバス駐車場設置にも積極的に対応した。平成14年6月、函館空港事務所に積極的な働きかけを行い、函館空港の混雑防止のため、貸切バス・路線バス待機場所の新たな設置とあわせ、航空機到着5分前にバス専用の乗降場に接車する方式を確立し円滑なバス輸送を図った。

このように、貸切バスの駐待機場場に対する地方公共団体の意識が芽生え始めてはいるが、全道的な展開には至っていなかった。こうしたことから道バス協会は、機会あるごとに関係機関への要請を続けているが、今後の展開を期待するため、平成13年度の要請状況に触れておこう。11月15日、道議会自民党議員約40名との北海道観光懇談会において、道川忠会長は観光地等の駐待機場場の公的確保等を要請し、11月22日の北海道観光局との意見交換会や12月6日の自民党道連の団体政策懇談会でも新千歳空港の観光貸切バス誘導整理は空港管理者により運営すること、観光地等の駐車場は公的施設として位置付け設置運営をすることを要請している。

《新千歳空港貸切バス整理誘導で協議会設立の機運》

豊かな自然に恵まれた広大な北海道。その空の玄関口である新千歳空港は、国内及び国際空港輸送ネットワークの拠点として建設されたが、北海道観光に訪れる観光客は、その80%以上が航空機を利用し、その殆どがこの新千歳空港に集中し年々増加傾向を示していた。

平成4年7月、新空港ターミナルビルが開業した。

この開業にあたり、同空港から観光貸切バスへアクセスする観光客の誘導が大きな課題であった。

道バス協会は、空港ターミナルビルに接した路上に専用の接車帯を確保し、観光客の到着時にバス待機場場から貸切バスを呼出し誘導する方法を考え出し、独自の努力で運営をした。この方式を生み出すまでには、当時は困難を伴う紆余曲折があったが、この実現には、道バス協会貸切バス事業運営委員会の我満広明副委員長（現：道副会長、道貸切バス事業運営委員会委員長）の奔走があり、粘り強い折衝はいつも語り伝えられている。

平成10年7月、道バス協会は北海道運輸局長と北海道知事に新千歳空港の観光貸切バス待機場場及び乗降場整備について要望をした。また、知事が会長である「北海道観光立県推進協議会」の中央要望書にも早速これを盛り込み関係省庁への働きかけを強めた。これは、運輸省千歳空港事務所が設置した「新千歳空港貸切バス接車帯問題検討会議」の席上で、東京航空局が新千歳空港の貸切バス乗降場の移転を検討しているとの示唆を受けてのものだった。

平成13年12月12日新千歳空港の新交通レーンと連絡橋が供用を開始した。ターミナルビル前の道路に分離帯を設け、バス・タクシーと一般車両の通行を明確にした。また、ターミナルビル正面には貸切バス・路線バス、タクシーの発着場所と、従来の駐車場内に貸切バスの専用降車場が新設された。

新千歳空港の整理誘導は、この新交通レーン等の運用開始を機に、再び議論が巻き起こった。空港関係管理者が運営すべきとするものだが、引き受けてはどこもなかった。

国土交通省千歳空港事務所は、「東京国際空港バスプール」の運営事例を示し、管理運営協議会方式による運営を提案してきた。

菊池正平会長と十分に協議を行った我満広明貸切

バス事業運営委員長は、理事会で「新千歳空港貸切バス整理誘導運営協議会」設立の承認を求めた。まだ、乗り越えなければならない問題点はあるが、新しい局面に向けて胎動が始まっている。



新千歳空港の観光貸切バス出発レーン

第18章 地域主体の生活交通確保へ

《規制緩和による全国的な波紋》

乗合バス事業に対する国の規制緩和が一段と色濃くなるに従い、全国的な波紋は広がっていった。平成13年11月19日の日本経済新聞は、日本バス協会調べによる平成10年度バス地域別系統数と赤字の割合を掲載し、規制緩和で競争激化、不採算路線は統廃合で「地域の足」消滅の危機と報じた。

この記事によると、「規制緩和前とされる平成10年度の系統数と赤字割合は、北海道2,554路線65.9%、東北2,779路線69.3%、新潟2,035路線76.0%、関東8,840路線66.5%、中部5,240路線72.7%、近畿4,762路線72.0%、中国3,747路線70.1%、四国1,463路線87.4%、九州7,916路線66.3%、沖縄132路線83.3%となっていた。乗合バスはピークの昭和45年ごろには、全国で年間100億人の利用客があったが現在は50億人弱。日本バス協会によると全国にある約40,000系統の7割が赤字であるという。

今年度から赤字バス路線に対する国の補助制度が変わったのも再編に拍車をかける。新制度では、国の補助対象は複数市町村を走る広域的な路線や県庁所在地などに繋がる幹線などに限定。幹線は国、生活路線は自治体と役割分担を明確にした。この結果、過疎地を走る路線は自治体が国の補助金を肩代わりしないと維持しづらくなった。」と記述している。

平成13年11月7日の北海道新聞も地殻変動・道内路線バス事情と題して、特集記事を連載した。

悲鳴「生活の足」、再編「撤退か人件費削減」と見出し活字が目につれる。

「運行を止めることはできない。住民の足をまもる

ために」北紋バスの和田輝彦社長は労組委員長から一転して経営トップに就任した。親会社であった東急電鉄の持ち株を社員が買い取り自分たちで経営する道だったと例をあげ、生き残りをかけた再編とコスト削減の模索が続くと報じた。

さらに、連載は、共闘「狙われる都市間バス」共同運行で参入を阻止、復活「市町村が路線を開拓」運行管理に民間も呼応と続き、穂別町の小型バスによる「ふれあいバス」の運行例なども紹介している。

また、11月20日には札幌市長の諮問機関「札幌市営企業調査審議会」は、札幌市営バスの全路線を民間のバス会社に移譲すべきと答申するなど規制緩和をめぐる波紋は、新しい補助制度とも連動し道内はもちろん全国各地へと急速に広がっていった。

《地域主体の生活交通確保に試練》

北海道の乗合バスの輸送需要は、昭和40年代半ばの約6億人をピークとして利用者は恒常的に減少した。過疎化の進行による人口減少やマイカーの普及、都市部における渋滞等走行環境の悪化等が原因とされ、乗合バス事業者のほとんどが赤字経営に苦しみ、厳しい経営状況が続いていた。

この要因の一つである人口動向を見てみると、過疎化の進行は明らかである。昭和45年の北海道の人口は、5,184千人（市部3,432千人、郡部1,752千人）であったが、平成14年では5,667千人（市部4,375千人、郡部1,291千人）と微増した。約30年間で北海道の人口は483千人（9.3%）増加したことになるが、これをよく見ると市部では943千人（27.5%）増加したのに対し、郡部では461千人（△26.3%）が減少し都市

への人口流出が加速している。

とくに、札幌市の人口動向をみると、昭和45年の1,010千人が平成14年には1,822千人で812千人(80.4%)の増加となり、札幌市への一極集中が顕著となっている。

これを、輸送人員で見ると、昭和45年には全道の乗合バス輸送人員が6億3,444万人であったものが、平成13年では2億2,797万人となり、4億647万人(△64.1%)が減少し、如何にマイカーの普及が著しいかが分かる。

こうした時流の中で、乗合バスの役割は都市部と地方部で大きく変質した。都市部においては、交通渋滞や違法駐車による走行環境の悪化に伴い、交通機関としての信頼性が低下していることや大型ショッピング施設の郊外進出による都市機能の郊外化などにより、乗合バス事業の経営環境の厳しさが増す一方で、地域住民の日常生活を支える公共交通機関としての重要な役割を果たすことが求められた。

地方部においては、過疎地域を中心としてバスの輸送需要が少ないことにより、地域住民が利用しやすいバス路線網の整備や運行ダイヤの設定が困難なことから、さらにバス利用者が減少するという悪循環に陥り、バスの輸送シェアは小さなものとなっていた。しかし、マイカーを利用できない学生や高齢者など地域住民にとっては唯一かけがえのない交通手段であり、その維持は重要なものとなっていた。

このように今後とも都市部・地方部それぞれに重要な役割が期待される乗合バスであったが、平成13年度には制度の大改正が行われた。乗合バス事業も需給調整規制の廃止が行われ新規参入・自由撤退が可能となり、平成12年5月に道路運送法の一部改正が実施された。

これまでの乗合バス事業は免許制を基盤として、路線バスは地域住民の福祉確保の目的に基づき、住

民にとって必要不可欠な不採算路線に対しては国と都道府県が2分の1づつを補助することにより生活交通路線を維持してきたが、需給調整規制の廃止に伴い、今後は、国と地方の適切な役割分担のもとに、地方公共団体がより主体的に関与していくことに交通政策が大きく方向を転換した。

人口減少や少子化に加え自由化の影響等により、バス事業者の経営環境はますます厳しくなる一方で、国・都道府県・市町村も財政状況が逼迫していたので、関係者はそれぞれに相当な覚悟を持ち、これまでにない新たな創意工夫を用いながら総力を挙げて取り組まなければ、生活交通の確保を図っていくことは難しい試練の時代を迎えていた。

《道運輸交通審議会の答申》

このような時代の流れをいち早く察知した北海道は、迅速な対応を図った。平成11年4月の運輸政策審議会自動車交通部会の答申が行われる直前であった3月24日、堀達也北海道知事は、「北海道における乗合バス事業の需給調整規制廃止後の生活交通の確保に関する基本方針について」北海道運輸交通審議会(会長佐藤馨一：北海道大学大学院教授)に諮問をした。

北海道運輸交通審議会は、直ちにバス小委員会(委員長石井耕：北海学園大学教授)を設置し専門的な審議に委ねた。丁度そのころ北海道では、国の運輸政策審議会自動車交通部会の答申に盛り込まれた「地域協議会の設置」を先取りし全国に先駆けて、8月24日には北海道の14支庁に「地域交通懇談会」の設置を完了していた。バス小委員会は実務作業を進めるため、石井耕委員長など小委員会メンバーによる「生活交通のあり方等ワーキング委員会」を構成し、この地域交通懇談会と連携し意見交換を行い、また、「生活交通の確保等に関する基本方針の考え方(骨子)案」に対する市町村等への意見照会を実施し答申原案を

まとめていった。

平成12年12月18日、北海道運輸交通審議会はバス小委員会の原案を基に「北海道における乗合バス事業の需給調整規制廃止後の生活交通の確保等に関する基本方針について」答申を行った。これが北海道における準生活交通路線維持費補助制度の基礎となったものであるため、その概要(要点)を掲載しておこう。

北海道運輸交通審議会答申の概要

1 基本方向

(1) 市町村が主体的に創意工夫により生活交通を確保

ア. 「地域が主体的に取り組む」ことを基本として、国・道・市町村・バス事業者等がそれぞれ分担・協調して必要な方策を講じ、地域の実情に応じた効果的な手段により生活交通の確保に当たる。

イ. 様々な創意工夫により地域の足を確保→スクールバスや福祉バスも含めたバス路線の再編等によるバス運行の効率化や市町村営バスの民間委託などに積極的に取り組む。

2 バス路線維持のための支援制度

(1) 国は、ナショナルミニマムの観点から、広域的・幹線的路線について維持

ア. 広域行政圏の中心都市等を起点とし複数市町村にまたがる路線のうち、一定の基準を満たすものについて、国と道の負担により維持

(2) 道は、地域的な交通ネットワーク形成の観点から、広域的・幹線的路線について維持

ア. 複数市町村にまたがる路線のうち、一定の基準を満たすものについて、道と市町村の負担により維持

イ. 一市町村内のみの路線のうち、一定の基準に該当するものに対し支援を検討

ウ. 市町村自ら主体的に取り組むバス路線について、道が一定の支援も検討

(3) 一市町村内のみの路線等は、原則として市町村の負担で維持

ア. 一市町村内のみの路線や市町村自ら主体的に運行に取り組むバス路線については、原則、市町村の責務として維持

イ. バスによる運行が効率的でない場合には、乗合タクシー等バス以外の多様な手段により必要な生活交通を確保

3 関係者の協力体制

ア. 道全体の協議会と支庁単位（または広域市町村圏単位）の協議会を設置

イ. 構成員は、国、市町村、事業者等

4 バス利用促進のための環境整備

ア. 超低床ノンステップバス等の導入、バス専用レーンの設置、冬季における除雪体制の整備による走行環境の改善を図るとともにバスの安全運行を確保

《道地方交通審議会の答申》

北海道運輸局は、北海道の運輸行政を担っているが、道地方交通審議会等を設置して、より広い視点に立った総合的、効果的な交通行政を展開していた。道地方交通審議会は、昭和57年から平成2年にかけて、北海道を4つの地域に分けて公共交通機関の維持整備に関する計画を答申していた。

それから10年以上が経過したが、平成12年に21世紀をむかえた日本は、経済活動や社会生活などあらゆる分野で大きな変革期に差し掛かっていた。

交通事業においても、これまで交通サービスの安定的な供給を確保する機能を果たしてきた需給調整

規制は、規制に伴う効率性の阻害等の問題や制度的意義が薄れてきたとして、原則廃止の方向で進められ、事業の効率化が求められ始めていた。

人口の都市部への集中と地方の過疎化が進行し、マイカーへの依存度が高まる中で公共交通機関の経営が悪化し、また、急速な少子・高齢化社会の到来が見込まれる中で、個人の価値観の多様化・高度化、環境問題の深刻化、情報通信技術の飛躍的發展など交通を取り巻く社会情勢は大きく変化してきていた。

特に人口密度が低く地域間距離の長い北海道は、規制緩和の推進も相まって、生活交通の確保が重大な課題となり、経済・社会活動の広域化に対応した交通ネットワークの多様化・充実が求められていた。

平成11年10月、中田洋北海道運輸局長は、こうした状況の変化や課題に対応し、北海道が発展をしていくためには、利用者ニーズに応じた適切な交通サービスの提供が不可欠であり、北海道における交通ネットワーク・公共交通機関のあり方、今後の輸送サービスの向上策の検討と実施が必要として、北海道地方交通審議会（会長：伊藤義郎）に「北海道における公共交通機関の維持整備に関する計画について」諮問した。

北海道地方交通審議会は、直ちに計画策定部会を設置して部会長に北海学園大学工学部の五十嵐日出男教授を選任した。その後、計画策定部会は9回に及ぶ審議を重ね答申案をまとめ平成13年3月に北海道地方交通審議会の答申が行われた。

この答申は、北海道新世紀公共交通ビジョンとして示されたもので、鉄道・バス・タクシー・旅客船・航空など全ての交通機関を対象とした。その内容は、地域間交通・地域内（生活）交通・都市圏交通・道内外交通の4分野に及び、根底に流れる思想は「いかにモビリティの質を高め、いかに経済、社会及び環境と相乗効果を生み出していくか」にあった。

《路線維持補助制度の大改革へ》

貸切バス事業に続く乗合バス事業の規制緩和は、昭和47年に発足した「地方バス路線運行維持対策補助制度」をも大きく変えた。

平成11年4月、運輸政策審議会自動車交通部会の答申があり、今後の乗合バス事業に係る生活交通の確保方策は、国と地方の適切な役割分担のもとに、地方公共団体がより主体的に関与していくことが適当であり、国はナショナルミニマムの観点から維持することが適切であると考えられる広域的・幹線的な輸送サービス類型について支援することが適切とされた。

また、主として地方部を中心として、生活交通の確保のための必要な措置等を協議するための地域協議会（仮称）を必要に応じて設置することが適当とされた。運輸省は、この答申を受けて国は新たな補助制度への移行を図っていく必要があるとして、早急に検討を進めていった。

日々の地域生活を支える路線バスを支障なく運行することに腐心し、地域社会の安定と地域経済の下支えをしてきたと自負するバス事業者にとって、規制緩和の渦潮は理解に苦しむところであった。これまでの永い歴史が物語るように、先覚者が汗と涙の苦勞を乗り越えて今日の礎を築いてきたことは既存事業者でなければ分からないことであり、公共交通機関としての使命と誇りを糧として厳しい経営環境のなかで経営維持の活力としていた。

広域的・幹線的の範囲や地方自治体の役割分担の範囲及び財源措置など深い霧に包まれた状況の中で、既存事業者は危機感だけが募っていた。

また、「広域的・幹線的な路線」以外は地方自治体が関与することについても、市町村にとっては突然のことであり、困惑と不安とが入り混じり混迷していた。

《道バス協会が全国に先駆け要請行動》

平成11年11月、道川忠会長は北海道知事への要望書を持ち真田俊一副知事と山口博司総合企画部長に会い、特に、北海道における「生活交通の確保等に関する基本方針」の策定と「公的補助制度の確立」を最重点として要請し、さらに、市町村財源の確保についても自治省（現：総務省）等へ強力な働きかけを要請した。

北海道も地方財政が厳しい中で、生活交通路線の維持確保は道民生活に直結する重要な課題と強く認識をしていたので直ちに行動を起こした。真田俊一副知事が運輸省、自治省への中央要請行動を行うとともに、堀達也知事は、二階俊博運輸大臣に会い乗合バス事業の規制緩和に関する要望を行った。

その要望内容は、次のように最も基本的なことであり、かつ、切実なものであった。①広域的・幹線的な輸送サービス類型に係る補助制度の設計にあたっては、できる限り多くの路線（系統）が補助対象となるよう配慮するとともに、必要予算を確保すること。②地方公共団体が主体的に生活交通を確保するための安定的な財政支援措置（普通交付税）を講じること。③地域協議会の必要性や制度的な位置付けは、地域の実情に応じた弾力的な運用ができる仕組みとすること。④参入、退出について利用者利便等に配慮した安定的な生活交通の確保ができるよう必要な措置を講じること。

道川忠会長は、北海道の迅速な行動に呼応して直ちに乗合バス事業者社長会を招集し、地方自治体をはじめとする関係機関等に対し、業界の結束した対応をすることで意思統一をし、積極的な行動を展開した。

平成12年5月、乗合バス事業の規制緩和に伴う、道路運送法の一部を改正する法律が成立した。運輸省は、乗合バスの需給調整規制の廃止とあわせて生

活交通の確保のための枠組みを抜本的に見直すとして、新しい補助制度の創設を検討していたが、その制度概要は未だ明らかにされていなかった。

道バス協会乗合バス事業運営委員会の下山正委員長は、国の平成13年度概算要求の時期が差し迫っているにも拘わらず、新補助制度に係る基本的な事項が明らかでないことから、バス業界として強く懸念される具体的な問題点（①運行系統の考え方、②単位地域における他社運行系統との競合及び自社運行系統相互の競合の考え方、③運行回数及び平均乗車密度の考え方、④市街地部分の補助カット率の撤廃、⑤補助対象事業者の範囲拡大、⑥新補助制度と現行制度の施行時期の整合性、）を挙げ、北海道運輸局、北海道へ趣旨説明をして早急な進展を要請していた。この要望は、補助制度を熟知していた下山正委員長の適切な指摘であり、道川忠会長は文書をもって日本バス協会長に善処方を要請した。

これをうけた日本バス協会は、北海道要望に準じた全国的な具体的要望事項を早急に取りまとめ国へ要望していくことにした。そしてこれを具現化するために、日本バス協会は「新しい補助制度に関する検討会議」を設置し、具体的な検討が始まった。

こうして平成12年8月、日本バス協会の地方交通委員会は、運輸省企画課の田中博敏室長を招いて平成13年度バス関係予算要求の概要と補助制度の概要について説明を受けた。この会議で道バス協会からは、①平成13年4月1日から実施される「新しい補助制度」について、地方公共団体に係る新補助制度の創設が間に合うのかどうか懸念しているので、運輸省から都道府県へ一日も早い説明を行い、国・都道府県・市町村の各補助制度が三位一体となって施行されるようにすること。②地方自治体への交付税措置については、バス事業分が現状措置に上乗せになり、バス事業分が明確となるようにすることなど

について強く要請を行った。

道バス協会の要請行動は、地方バス路線維持対策補助制度が平成13年3月31日という終着駅だけが示される中で、新補助制度をめぐる周囲は深い霧に包まれ、暗中模索の状態が続けられていった。

9月20日、道バス協会は道川忠会長をはじめ副会長・乗合バス事業運営委員会正副委員長及び各地区バス協会長で構成する陳情団を編成し、道議会自民党役員全員及び党道連役員並びに北海道知事・副知事・総務部長・総合企画部長などに対し「新しい補助制度」の創設について要請行動を起こした。

その内容は、①国・道・市町村の新補助制度は4月1日から同時並行して実施できるようにすること。②道においては国と早急に綿密な連携を図り、道補助制度の内容を早期に決定し、市町村指導の徹底と市町村の新補助制度の円滑化を図ること。③道の新補助制度への積極的な取り組みと、少なくとも現行補助制度を下回らないようにすること。④道の新補助制度の創設にかかる十分な予算措置を講じること。⑤道及び市町村の安定的な財源確保を図ることであった。

この要請行動に、道議会も直ちに反応した。9月26日には道議会自民党が第3回定例道議会の代表質問で、10月3日には道議会民主党が一般質問で知事の考えを質している。

《212市町村との連携》

このように、新補助制度をめぐる議論が活発化してきていたが、市町村への浸透は冴えなかった。下山正委員長は、今後を左右する重要なポイントは市町村との連携強化であると強く認識をしていた。10月13日の乗合バス事業運営委員会では、特にこの点が議題となり全道の市町村へ要望書を送付するとともに、各バス事業者が直接市町村を訪問してバス事業の現状や今後の対応方策等を説明し連携を図って

いくことが確認された。

平成12年10月、道川忠会長は212の市町村長へ「生活交通の確保に関する要望書」を一斉に送付した。その内容は、①国及び道の新しい補助制度の内容と地方自治体への財源措置が明確でない段階であるが、平成13年4月からの新制度が円滑に行われ、地域住民の生活交通の確保が図られるよう、市町村補助制度及びその予算措置を講じること、②バス事業者が訪問し説明を行うことへの支援と指導要請であった。

道バス協会の行動に理解を示していた道交通企画課は、国の新しい補助制度の概要が示されてきたことをうけ、11月7日の石狩地域交通懇談会を皮切りに順次各地域の交通懇談会を開催していった。この一連の動向によって、市町村の認識が目覚め始めた。

これまでは、国と道との地バス補助制度が主体となって維持されていた生活交通路線が、広域的・幹線的な路線以外は地方自治体が主体的に維持することで、市町村を巻き込む形での補助制度に移行したことに市町村の困惑が広がっていたことは無理からぬことでもあった。

ともかく、地域懇談会での論議や道バス協会及び各社の要請行動によって市町村の生活交通に対する理解が深まっていく一方で、財源措置とされる市町村への特別交付税措置については確信が持てず市町村は苦悩していた。

《第45回全国バス事業者大会が札幌で開催》

平成12年10月3日、第45回全国バス事業者大会が札幌プリンスホテル国際館パミールで開催された。北海道での全国バス事業者大会は、9年ぶりで全国から約400名が参加した。

この大会は、新しい補助制度の行方が喫緊の課題であったことから、参加者の強い関心が持たれていた。日本バス協会会長挨拶、運輸大臣（縄野克彦運輸

省自動車局長)・北海道知事(石子彭培公営企業管理者)・札幌市長(小林敏美総務局理事)の祝辞に続いて講演があった。鈴木久泰運輸省旅客課長が「改正道路運送法の施行にむけて」、各務正人運輸省企画課長が「新しい補助制度と来年度の予算要求について」、社団法人北海道観光連盟の我孫子健一会長が「北海道の観光について」と題したそれぞれの講演に参加者は真剣に耳を傾けた。

この中で各務正人企画課長は、広域的・幹線的な路線の考え方にふれ「広域行政圏の中心都市等」にアクセスする路線等の範囲に関して説明を行い、社会生活を維持していくうえで複数市町村をまたぐ路線で一定の中心的な都市へのアクセス、高校など生活上やむをえざる施設へ公共交通機関を使わなければならないなど実質的な要件をもつ都市を考えていることが明らかとなり、参加者に安堵をもたらした。

大会終了後、全道7方面への視察旅行は243名が参加し、北海道観光の人気の高さをうかがわせた。旅行中はまれに見る好天に恵まれ、行く先々で北海道遺産にふれる参加者は北海道の魅力を満喫して離道し、大会は盛会裏に終了した。



第45回全国バス事業者大会
(於：札幌プリンスホテル国際館バミール)

《道路運送法政令の施行と新補助制度の予算内示》

乗合バス事業に係る道路運送法の一部を改正する法律は、平成12年5月26日に公布されたが、これに関連する政令は12月22日に公布され、平成14年2月1日から一斉に施行されることになった。これで2年前に施行された貸切バス事業とともに、法的にはバス事業の全てが新制度への移行を完了したことになる。

12月20日運輸省は、平成13年度自動車交通関係予算内示の概要を明らかにした。平成13年度の地方バス路線維持費補助制度は、事業年度(10月1日～9月30日)と補助年度(4月1日～3月31日)との関連で、旧制度分と新制度分とが混在する形でスタートすることになった。

また、地方自治体に対する財源措置は、生活交通確保対策に必要な経費に対する地方交付税措置として、半年分に相当する事業費規模で460億円が計上された。

これで、一応の骨格は示されたことにはなるが、具体的な内容は依然霧の中にあった。

《運行系統競合路線の補助金カット》

平成13年4月道バス協会は、ようやく示された国の新補助制度「バス運行対策費補助金交付要綱(案)」の補助基準においてバス運行系統の競合区間における補助金カットが示されたため、平成12年度の状況をもって試算を行った結果、補助金カットの影響が極めて大きく地域の生活交通路線確保に重大な支障を生じることが明らかとなった。

これは、かねてから下山正委員長が自社路線の競合と他社路線の競合の違いなど複雑な現状の中で懸念を抱き問題提起を行い内部議論がされていたものであった。

道川忠会長は、下山正委員長の報告をうけ直ちに緊急要請を行うことを決断した。

4月5日、道川忠会長と下山正委員長は、中本光夫北海道運輸局長と石崎仁志自動車部長に直接会い、国土交通省（運輸省は国土交通省に統合されていた。）への働きかけを要請した。また、堀達也北海道知事に対しても同様の要請行動をとるとともに、日本バス協会会長代行あて緊急要望書を提出した。

その要望内容は、自社における運行系統は、地域の実情と輸送需要に適切に対応し効率的な運行を行うように運行系統を設定しており、本来的な競合とは異なるので自社競合を除外すること等であった。

4月13日道川忠会長は、乗合バス補助対象会社の緊急社長会を招集した。5月8日には日本バス協会地方交通委員会で国土交通省から新補助制度に関する説明が予定されていたことから、直接、国土交通省へ代表団により実態を訴えることが緊要との結論に達し要請行動を行うことになった。

4月19日、代表団は、道川忠会長をはじめ各地区代表など総勢9名が上京し、国土交通省の高橋朋敬自動車交通局長・岩崎貞二総務課長・鈴木久泰旅客課長に要望するとともに、各務正人企画課長・田中博敏生活交通対策室長と会い大きな路線図を広げながら具体的な質疑応答で要請は約2時間にも及んだ。

なお、この要請には日本バス協会桜井勇理事長及び太田満常務理事も同行した。

また、翌20日には北海道も動いた。知事要望書をもって相馬秋夫総合企画部長と市岡卓企画課長が国土交通省へ要請している。さらに、北海道運輸局も石崎仁志自動車部長が北海道の実情等を上申した模様であった。

このように官民あげての要望に、5月16日、国土交通省は慎重に検討をした結果として、自社競合を除外することはできないが、「輸送量が1日当たり

150人を超える競合区間が、運行系統の50%を超える場合に、その割合に応じて補助額をカットする。」と統一解釈を明らかにした。

これによって、一部の地域を除き、北海道全域における大部分の地域は補助額カット額の影響が少なく生活交通路線が救済されることとなった。そしてこのことは、北海道の官民挙げて率先した行動が、結果的には全国的にも大きく貢献をしたことになった。

《国会議員・道議会議員の支援》

日本バス協会は、道路運送法改正案等の骨子案が次第に明らかとなるに呼応し全国的な対応を始めていた。特に、政治的な支援を得ることが重要と判断し自由民主党への働きかけを強めていたところ、平成11年12月、自由民主党の亀井善之衆議院議員が発起人代表となって呼びかけた「自民党バス議員連盟」が発足した。

平成14年11月現在の参加議員は104名であり、役員は次のとおりである。〈顧問〉奥野誠亮、林義郎、森喜朗、関谷勝嗣、中村正三郎、堀内光雄、〈会長〉亀井善之、〈副会長〉川崎二郎、〈幹事長〉武部勤（北海道）、〈幹事〉村田吉隆、林幹雄、渡辺具能、若林正俊、荒井正吾、〈本道関係議員〉武部勤、岩倉博文、金田英行、北村直人、佐藤静雄、中川昭一、吉川貴盛、中川義雄の各代議士であった。

以後、この「バス議連」（略称）は、バス交通政策の推進に大きな役割を果たしていくこととなった。

平成13年4月、道バス協会は自民党・道民会議北海道議会議員会の役員と正副会長及び乗合バス事業運営委員会正副委員長との懇談会を開催し、バス問題に関する要望と意見交換を行った。これが、その後の「地方バス路線確保対策議員懇話会」へと繋がっていくことになった。

10月1日、北海道議会自民党・道民会議は、地方バス路線に対する国の補助制度の大幅な改正に伴い、北海道としての地方バス路線確保と赤字路線に対する補助のあり方について、関係議員による自民党としての方針をまとめていくため、「地方バス路線確保対策議員懇話会」を設立した。

構成メンバーは、次のとおり自民党役員のオールスターキャストで構成され、全国初の都道府県「バス議員懇話会」が誕生した。

平成14年11月現在の参加議員は、次のとおり15名の役員構成となっている。会長：和田敬友（議員会会長）、副会長：佐藤時雄（党道連総務会長）、幹事長：釣部勲（党道連政調会長）、委員：神戸典臣（党道連幹事長）高橋一史（新幹線・総合交通対策特別委員長）、清水誠一（党道連幹事長代理）、加藤唯勝（議員会幹事長）、丸岩公充（議員会筆頭副会長）、大谷亨（経済委員会副委員長）、原田裕（政策審議委員長）、川尻秀之（総合開発調査特別委員長）、高橋文明（党道連副会長）、酒井芳秀（道議会議長）、加藤礼一（党道連政調会筆頭副会長）、伊東良孝（前政策審議委員長）の自民党各道議会議員であった。

とくに、北海道が深く関わる準広域的・幹線的な路線等については、準生活交通路線補助の暫定措置を恒久的な制度とするためにも政治的なバックアップが必要であり、この「バス議員懇話会」の支援によって財政逼迫の中で時節毎の困難を乗り越えてきたことは特筆すべきことであった。

《道生活交通確保対策協議会で審議》

国土交通省は、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組み作りとその他の生活交通について審議し、具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画を策定するために、地域協議会の設置を指導していた。

北海道は、全国の4分の1を占める広大な面積のなかで地域生活を維持しているため、14の支庁を設置して道行政を推進していた。こうした背景をうけて地域協議会の設置については、各支庁ごとに支庁協議会を設けるとともに、支庁協議会への指導助言や生活交通の確保に関する制度等のあり方に関する事項の協議を行うため、平成13年3月に北海道生活交通確保対策協議会を設置した。また、この全道協議会は、各支庁協議会の結果を取りまとめ全道の生活交通確保に関する計画を策定する役割も担っていた。

その構成は、国土交通省の告示によって少なくとも関係都道府県、関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員並びに関係旅客自動車運送業者とされていたが、北海道においては関係労働組合代表者も参加していた。

北海道における地域協議会の設置がスムーズに進んだ背景は、既述したとおり規制緩和に関する中央の動きをいち早く察知した北海道が、平成11年1月から各支庁ごとに地域交通懇談会を設置していたので、これを衣替えする形で一気に支庁協議会への設置が進んだことによる。

北海道生活交通確保対策協議会は、各支庁協議会での様々な問題を調整して平成14年6月に平成14年度から16年度までの生活交通路線維持確保3ヵ年計画を策定した。これによると、平成13年度と平成14年度の系統数とキロ程数は下表のとおりである。

生活交通路線の概要

(1)国庫補助対象路線

区 分	平成13年度		平成14年度	
	系統数	キロ程数	系統数	キロ程数
H13計画	176	7,441.3	174	7,417.9
H14計画	—	—	190	8,353.1
増 減	—	—	16	935.2

(注)14計画は3ヵ年計画であるが、平成15年度・16年度は省略した。

準生活交通路線の概要

(1)道単独補助対象路線

区 分	平成13年度		平成14年度	
	系統数	キロ程数	系統数	キロ程数
H13計画	105	2,781.1	91	2,102.4
H14計画	—	—	90	2,049.0
増 減	—	—	△1	△53.4

(注)14計画は3カ年計画であるが、平成15年度・16年度は省略した。

市町村生活バス路線の概要

(1)道単独補助対象路線

区 分	平成13年度		平成14年度	
	系統数	キロ程数	系統数	キロ程数
H13計画	149	3,439.7	153	3,581.0
H14計画	—	—	157	3,615.9
増 減	—	—	4	34.9

(注)14計画は3カ年計画であるが、平成15年度・16年度は省略した。

市町村単独路線の概要

(1)市町村単独補助対象路線

区 分	平成13年度		平成14年度	
	系統数	キロ程数	系統数	キロ程数
H13計画	352	9,179.8	336	8,425.6
H14計画	—	—	395	8,986.0
増 減	—	—	59	560.4

(注)14計画は3カ年計画であるが、平成15年度・16年度は省略した。

《新旧補助制度の混在でスタート》

新しい補助制度は、乗合バス事業の規制緩和に先だち前倒しで実施することになった。

これまでの補助制度は、乗合バス事業の事業年度を10月1日から翌年の9月30日までとし、この期間を補助対象としていたが、新しい補助制度では、国の会計年度との関連から平成13年4月1日からの適用とされた。

このため、平成13年度の地方バス路線維持費補助制度は、平成12年10月1日から平成13年3月31日までの旧補助制度分と平成13年4月1日から9月30日

までの新補助制度分とが混在する形でスタートすることになった。

各バス事業者の事務処理は繁雑を極めた。一事業年度を単に旧制度分と新制度分に二分割するという単純なものではなく、加えて新補助制度基準に適応した路線再編等様々な課題にも直面した。

バス事業者は平成13年度から15年度までの生活交通路線維持確保3カ年計画の策定に間に合わせるべく、路線の再編と補助制度の創設など関係市町村との折衝も急を要した。

一方、関係市町村も同様であった。各市町村の財政状況が極めて厳しい状況の中で、交通担当セクションも困惑し、バス事業者との調整折衝が難航したところが多かった。しかし、地域住民の生活交通の維持確保という大義は、双方の譲歩を求めながら次第に支庁協議会の場で結集されていった。

《道補助制度の暫定措置で一息》

バブル崩壊、デフレ経済の進行に引き続き、後述する米国における同時多発テロ事件等の影響もあり、世界経済が同時的に減速するなど、日本の景気が一段と悪化する中で、国の財政も地方公共団体の財政も厳しい状況に置かれていた。したがって道財政はこのような状況の変化に対応し各種政策を見直し緊縮型へと検討を始めていた。

一方、このような時代背景の中で乗合バス事業の規制緩和が進められ、これに伴う新しい補助制度は、国と地方の適切な役割分担に基づき、地方公共団体がより主体的に関与することになっていた。

道は、こうした厳しい財政環境の中で新しい補助制度への移行期に伴う経過措置として、平成13年4月1日から平成14年3月31日までの当面1年間に限定した補助基準の緩和措置を講じた。

道バス協会は、この経過措置が特例的に平成13年

度の1年間の期間限定とされていたことから、危機感をもってこの経過措置の恒久化を求め陳情団を編成して要請行動を展開した。

平成13年11月7日、豊島弘通副会長を団長とし乗合バス事業運営委員会正副委員長及び各地区バス協会会長等で構成する陳情団は、道議会自民党和田敬友議員会長をはじめ自民党各役員へ要望を行うとともに、藤井章治副知事・高尾和彦総務部長・相馬秋夫総合企画部長・日野健一交通企画室長などへ陳情要請を行った。

このなかで、藤井章治副知事は「道財政の厳しい現状にあるが財政の論理だけで捉えてはならない。きめ細かい配慮も必要である。厳しいけれど検討する。」と答えたが、これは厳しい財政環境と道民生活への配慮という比重配分に苦慮する現状を如実に表現していた。

道バス協会は、さらに自民党道連及び民主党道民連合議会へと要請の範囲を拡大していった。

こうした一連の要請行動もあって、道は準生活交通路線維持費補助制度については恒久的な補助制度の実現には至らなかったが、平成13年度の経過措置について一部見直しをした上で基本的に平成15年度までの暫定措置として2年間延長されることになった。また、バス事業者が撤退後、市町村の自主運行や貸切バス事業者への運行委託などにより、市町村が自ら代替バスの運行を行う場合に市町村に対し道が補助する市町村生活バス運行費補助制度についても継続された。

しかし、平成16年度からは、これを廃止する方向が示されており、恒久的な補助制度への道のりは極めて厳しい状況にはあるが、まずは一息をついた形となった。

第19章 デフレ経済と構造改革の時代へ

《デフレ経済の荒波》

「価格破壊・自己責任」という言葉が世に出てからと思われるが、日本はデフレ経済への道を辿りはじめた。ディスカウントショップ・百円ショップが出たころ怪訝な眼差しで眺めた人が多かったが今や当り前の時代になっていた。

小泉内閣が発足したのが平成13年4月。「構造改革なくして景気回復なし」のスローガンのもと、郵政民営化・道路公団民営化など様々な論議の中で構造改革を推し進めた。国の財政再建をめざした国債発行枠を30兆円に抑え、金融機関が抱える不良債権処理の加速など日本経済を根底から再建する構造改革に取り組んだ。だが、これは国民の痛みを伴うものであった。デフレ経済の急速な進行と完全失業率の増大を招き、企業は、金融機関から早期の借入金返済を迫られ、「貸し渋り」「貸し剥がし」の言葉も一般化していた。

経済は生き物である。日本経済は世界経済と連動し、企業の製造部門は人件費の安い東南アジア・中国などへ移され企業の空洞化とも言われていた。

常に相関関係にある「原価と価格」は、こうした背景のもとに熾烈な価格競争を生じ、価格破壊そしてデフレへと進行するのは必然的なものであったのかも知れない。政府はデフレ経済の克服に取組みはじめているが、世界はさらに大きな荒波に直面していった。

平成13年9月11日、米国で旅客機4機が乗っ取られ2機はニューヨークの世界貿易センタービル2棟に激突、世界経済の象徴ともいわれた建物が瞬時に

崩壊し4,700人以上の死亡・行方不明者が生じた。かつてない大惨事の発生は、世界の人々を驚愕させた。

この大事件を契機として、10月7日に米英軍がアフガニスタンを攻撃し制圧、さらに平成15年3月21日には、米英軍によるイラク戦争が勃発し世界経済及び日本経済への悪影響が懸念された。

日本経済は、深刻なデフレ経済の最中にある。この戦争が早期に終結し経済の低迷を一日も早く脱することがいま強く望まれている。

《バス事業の模索》

時代は激動し、不透明・不確実が確実ともいえる経営環境の中で企業は、大企業、中小企業を問わず生き残りへの道を模索し続けていた。

公共交通といわれるバス事業とて同じであった。貸切バス事業は、激安パックの煽りをうけ営業収入は年々減少を続けていた。

規制緩和は、貸切バス事業者の新規参入を招き、規制緩和直前の平成12年1月末現在の既存事業者は128社（貸切バス事業者の協会加盟会員数94社）であったが、平成15年2月末までに82社が新規参入して貸切バス事業者は208社となり、事業者数で約62%が増加した。これによって価格競争は、ますます激化していた。

また、協会加盟会社の輸送人員の推移をみると、平成12年3月の有珠山噴火の影響や観光客の海外志向などもあり、平成11年16,824千人、平成12年度15,265千人、平成13年度15,047千人と減少していた。

平成12年1月に二階俊博運輸大臣が提唱した「日

中文化観光交流使節団2000」(団長:平山郁夫画伯)の訪中は、5,600人の大型ミッションの派遣となり、21世紀に向けた日中観光交流時代の幕開けにふさわしい画期的なものであった。

5月18日から21日までの日程で中国政府機関、中日友好協会、現地の日系旅行会社等への表敬訪問などが行われた。

とくに、5月20日の中国人民大会堂において挙行された日中交流式典では、江沢民国家主席など政府要人を招き二階俊博運輸大臣をはじめとする使節団との国際親善交流が深められ、21世紀の日中文化観光交流の新たな歴史のページが開かれた。

平成10年11月、江沢民国家主席が北海道を訪れて以来、中国と北海道の絆が結ばれたが、北海道からは、藤井章治副知事をはじめ23名が北海道使節団(道バス協会から菊池哲男専務理事が参加)として訪中した。折りしも、北海道は有珠山噴火の風評被害により影響が甚大でこの対策に苦慮していたので、これを機に北海道観光地全体は安全であるので、中国の人々が安心して来道し北海道の文化・観光に接し相互理解を深めるようPRを行った。



日中文化観光交流式典(於:中国人民大会堂)

北海道の観光は、国内のみならず海外とりわけ中国・東南アジアとの繋がりを確かなものにして行かなければならないだろう。

この魅力あふれる観光北海道に、官民一体となっ

た新しい発想をも加え、大勢の観光客を迎える方策を如何にして樹立し実践していくかが、また問われは始めている。

一方、乗合バス事業は、生活交通の確保について地方公共団体がより主体的に関与する補助制度となることもあって、平成10年頃から試行錯誤しながら様々な実験が行われ始めていた。

平成10年、くしろバス(株)は規制緩和に先駆けて都心部商店街連絡会と連携し、釧路市内の中心街を通る循環バス「くるりん」号を運行した。

観光名所や駅前など一周約4.6キロを30分間隔で巡回するもので、平成13年から100円に有料化するまで貸切バスによる無料運賃で実施していた。

そもそも地域循環型のバス運行は、道内では穂別町の「ふれあいバス」に始まり、その後各地での実験がスタートした。また、100円バスの運行も道内各地に広がっていた。

平成13年3月、北海道地方交通審議会は、北海道における公共交通機関の維持整備に関する計画(北海道新世紀公共交通ビジョン)について答申を行ったが、そのなかで自治体・事業者によって行われている道内の取組み事例を紹介した。今後さらに新しい発想による活性化策が展開されるであろうが、参考までこれらの事例一覧を掲載しておこう。

[事例一覧]

○地域内交通分野

・ふれあいバス(勇払郡穂別町) どうなん交通(株)に運行委託。

平成10年4月から町の全ての集落と病院・公共施設を結ぶ町内総合交通ネットワーク。

・標津町営バス(標津郡標津町) 平成11年4月から

阿寒バス(株)に町内の路線運行を委託し、同社の運行がない時間帯に新たに福祉センターや病院をまわる市街循環路線と町内郊外路線を無料運行。

- ・当別町循環バス(石狩郡当別町) 町民のニーズや行動パターンを把握するため町民アンケートを実施。この結果をもとに平成12年8月循環バス実験運行を実施。
- ・音更町コミュニティバス(河東郡音更町) 十勝バス(株)・北海道拓殖バス(株)が事業主体となり、市街地と医療・公共施設などを巡回するマイクロバス路線を平成12年4月から10ヶ月間の試験運行。
- ・栗山町スクールバスの一般混乗(夕張郡栗山町) 平成10年4月スクールバスの遊休時間帯に一般混乗。さらに中型バスをタクシー会社に運行委託。
- ・ぐらんぶる・しりべし号(後志支庁) 平成11年にニセコバス(株)を運行主体として後志管内11町村との連携により、JR小樽駅とJRニセコ駅を発着点に積丹半島とニセコ山系の周囲観光地を回る4系統の運行。平成12年には、ニセコバス(株)、北海道中央バス(株)、道南バス(株)で後志管内18町村の観光地9系統に拡大運行。

○都市圏交通分野

- ・旭川環状線バス(旭川市) これまで中心部で乗り換えなければならないところを直接いけるよう平成11年11月の30日間、旭川電気軌道(株)・道北バス(株)の共同企業体に試験運行を委託。
- ・循環バス[Ring(リング)](函館市) 平成10年12月から新興住宅街とショッピング拠点を結ぶ循環線の試験運行。
- ・シャトルバス「LCSA(レクサ)100」(函館市) 市立病院の移転に伴い平成12年10月から期間限定運行。
- ・バス路線フレッシュアップ計画(札幌市) 北海道

開発局及び札幌市で都市交通の円滑化、排気ガス抑制による環境への配慮、高齢化や様々な障害をもった人々の移動の確保を背景とし、バス利用促進を目的とした「バス路線フレッシュアップ計画」を平成12年8月に策定。

- ・くるりんバス(釧路市) (本文紹介)
- ・「オーバス」(帯広市) 規制緩和後の帯広市内のバス交通ネットワークのあり方を検討し、市内の公共・医療施設、大型店などを循環する3コースを設定し、十勝バス(株)、北海道拓殖バス(株)に運行委託。

○全分野共通

- ・総合交通情報提供システム(札幌市) これまで個別に提供されていた経路、ダイヤ、乗換などの情報を総合的に提供。インターネット、携帯端末、電子地図といった技術を活用し、パソコン・携帯電話により情報を画面表示。あわせてバスのリアルタイム運行情報も提供。
- ・非接触式ICカードを活用した汎用電子乗車券(旭川市) 利用者はカード読取装置にカードをかざすだけで運賃の支払いが可能。道北バス(株)は平成11年11月から旭川市内及び近隣地域の路線で実施。平成12年4月から定期券にも導入。なお、札幌市営地下鉄では平成11年11月から実証実験として実施。

《公営バスの撤退・縮小》

北海道の公営バス事業は、昭和5年に札幌市営バスが走り始め、平成13年3月現在では札幌市営バス、函館市営バス、苫小牧市営バスの3市が公営事業として運営していた。

乗合バス事業は、公営・民営を問わず利用者が減少し事業経営の基礎が崩れていく中で、典型的な労

働集約型産業として人件費の構成比率が高く、これが経営を左右する要因ともなっていた。

函館市は、平成3年に「函館市交通事業健全化計画」を策定したが、この計画が実質的に破綻し、新しい計画の策定に迫られた。平成10年1月に各界各層から18名の委員と公募による4名の委員で構成する委員会が発足し検討を始め、「市営バス事業は、できるだけ早く函館バス(株)に経営を一元化すべきである。なお、移管期間は3年程度とすることが望ましい」との結論を得た。これを受け函館市は、平成12年3月に公共交通施策基本方針を定めた。

この方針では、「バス事業については、函館バス(株)との協議・移行確認を行う中で、できるだけ早く市営バス事業を段階的に函館バス(株)に移管し、経営主体の一元化を図り、健全な経営主体を構築するとともに、市民が利用しやすいバス事業の確立に努めることとする。なお、生活路線の維持やバス事業のサービス確保を図るため、調整機関の設置および支援方策について検討することとする」とし、その実現には、市民・市議会、そして何よりも函館バス(株)と交通局の両当事者、職員の全面的な理解と協力が不可欠であると強調した。

公営バス事業の完全民営化は、道内では初めてのケースであり大きな関心を集めた。

函館バス(株)が提示した①函館市の資本参加による支援、②営業所、バス車両、カードシステムなどの初期投資に対する支援、③不採算路線の運行に伴う赤字分への支援の3条件について、函館市の井上博司市長は、受け入れられない条件はないとして平成13年度から段階的に移管する意向を示し事実上の合意に至り、同年11月に移管に関する基本協定書を締結した。平成13年4月1日、函館市営バスの一部が函館バス(株)に移管され始発バスの出発式が行われた。

市民・市議会・行政が一体となったこの完全民営

化は、平成15年3月に全路線移管で互いに話し合い譲歩しながら、決着点を見出し円満な解決をしたことは、全国的にも公営バス事業民営化のモデルともなった。

札幌市でも市営バス民営化への序曲が急速に始っていた。

札幌市営バスは、平成11年に策定した経営健全化計画回復策に基づいて、これまでに17路線の全部(北海道中央バス(株)に15路線、ジェイ・アール北海道バス(株)に2路線)と3路線の一部(株)じょうてつに2路線、ジェイ・アール北海道バス(株)に1路線)を移譲し63路線を46路線に縮小して、公営バス事業の民営化に先鞭をつけていた。

だが、札幌市営企業調査審議会は、乗合バス事業の規制緩和の実施を前に高コストの公営バス事業は限界に達したとの判断に立ち、平成13年11月20日に、市営バスの全面民間移譲などを盛り込んだ「札幌市営交通事業のあり方に関する意見」を札幌市の桂信雄市長に提出した。これを受けた札幌市は、平成13年12月に「交通事業改革プラン」を策定し平成15年度末に市営バス事業を廃止し、民間へ全面移行をする方針を打ち出した。

12月21日の北海道新聞は、「札幌市は20日、赤字が続く市営バスの全面民営化を柱とする市営交通事業の改革プランをまとめ、労働組合に提案した。市営バス事業の廃止は政令都市では初めて。計画では平成14年度末に2営業所28路線、平成15年度末に同18路線を民間バス会社に移譲する。営業所の敷地、建物、バス車両は移譲先に売却予定で、北海道中央バス(株)、ジェイ・アール北海道バス(株)、(株)じょうてつの三社との協議に入る」と報じた。

また、平成14年2月16日の道新は「労組、民営化受諾へ」、平成15年3月31日の読売新聞は「市営バス28路線最後の営業。あすから民間移行へ」と報じた。

こうして札幌市営バスは、4月1日に完全民営化への第一弾を実施したが、この日は函館市営バスが函館バス(株)に完全に移管し60年の歴史に幕を閉じた日でもあった。

一方、苫小牧市営バスは、平成14年4月1日から管理の受委託制度を取り入れて全国的にもまれなケースとして民間委託を開始した。

苫小牧市が策定した新経営健全化5カ年計画の一環で、全路線の半数を順次民間委託をしていく計画のもとに、平成14年度は8路線について道南バス(株)が委託を受け運行を開始した。

苫小牧市は民間委託の道を選択し、函館市と札幌市は漸次民間に移行して完全民営化の道を進むことになったが、戦後復興のため脆弱な民営交通に代わって公営交通が果たしてきた役割は終焉を迎えることとなった。

そして乗合バス事業は、規制緩和後の民営事業による新たな競争の時代へと移り変わるようになった。

《合併・分社化と合理化への加速》

日本経済の激動は、大手金融機関をはじめ大企業のドラスチックな合併や分社化が企業再建策として一般化するほどに、業界再編の渦潮を急速に広げていた。中小企業は勿論のこと大企業の倒産も意外性を感じさせないような時代となってきた。

バス事業とて同じで、企業存続へ向けた闘いに終わりはない。

平成6年7月に「道南バス(株)」が「どうなん交通(株)」へ分社したが、平成10年12月には「北海道拓殖バス(株)」が「たくしよく交通(有)」へ、平成11年9月に「旭川電気軌道(株)」(乗合バス事業)が「(株)あさでん」へ、平成12年4月に「北海道中央バス(株)」が「中央観光バス(株)」へ、平成13年4月に「くしろバス(株)」が「(有)たんちょうバス」へそれぞれ分社した。

また、平成10年10月には「千歳相互観光バス(株)」が「新星札幌バス(株)」を合併したほか、平成10年12月には「北見バス(株)」が「北海道北見バス(株)」へ事業譲渡し、同年同月に「道北観光バス(株)」が「銀嶺バス(株)」へ、平成11年9月に「旭川電気軌道(株)」(貸切バス事業)が「(株)あさでん」へ、平成12年3月に「北海道旅客鉄道(株)」が「ジェイ・アール北海道バス(株)」へ、平成14年6月に「網走交通(株)」が「網走交通バス(株)」へ、平成15年2月に「三洋交通(株)」が「三洋観光バス(株)」へそれぞれ事業譲渡をしている。

このように企業の生き残りへの努力が続いているが、規制緩和による新規参入・撤退の原則自由化によって、貸切バス事業で新規参入が続出し、一方で、平成13年8月には「(株)テイネオリンピア」の貸切バス事業部門が廃止、平成14年3月に「道央観光バス(株)」が事業廃止のやむなきに至った。

また、平成14年3月には、「美鉄バス(株)」が法第21条の2により運行してきた24路線全線を美唄市に委ね、20年の歴史に幕を閉じた。

路線の撤退・統廃合は、各社の事業合理化のため止むを得ない選択ではあるが、地域にとっては重大なことであった。

平成14年2月、ジェイ・アール北海道バス(株)は、赤字が続く石狩線(滝川一空知管内沼田町ほか)など石狩、空知、日高、十勝管内の4路線40系統(235キロ)を平成15年2月末で廃止することを決め、関係市町村が参加する各支庁生活交通確保対策協議会に伝えた。規制緩和後の道内バス業界で初の大規模な合理化であった。

空知、日高、十勝の各支庁生活交通確保対策協議会は、ジェイ・アール北海道バス(株)の路線廃止後の代替交通確保方策等について協議を進めた。

この結果、岩見沢線は、北海道中央バス(株)の月形線の既存路線の変更及び新規路線での対応やスクー

ルバスでの混乗と既存路線で対応するほか、一部を新篠津交通(株)が引き継いだ。長恵線は、長沼町営バスが引き受け、石狩線は、滝川一沼田駅間・滝川一浦臼駅間・滝川一砂川ターミナル間・浦臼一奈井江駅間をそれぞれ路線再編し、北海道中央バス(株)が引き継ぎ、一部は浦臼町が直営により運行することになった。また、日勝線は、協議の結果、当面の間(3年間)に限定してジェイ・アール北海道バス(株)が運行することになった。

各支庁の生活交通確保対策協議会では、引き受け手となるバス事業者を含め緊迫した協議を重ねていたが、懸念されていた地域の生活交通は、ギリギリのところ確保が図られた。

《運輸事業振興助成交付金制度の継続》

運輸事業振興助成交付金制度は、既述したとおり昭和51年4月から制度化され、すでに四半世紀を越えていた。この間、この制度の継続をめぐるのは、幾多の変遷と経過を経て、平成10年度の改正により適用期間が平成14年度までの5年間延長され今日に至っていた。

平成14年度は、前述したように日本経済が激変している最中にあり、国の税制・財政ともに改革が求められた。このような環境にあって、軽油引取税の暫定税率とこれに伴う運輸事業振興助成交付金制度の継続が危惧された。

菊池正平会長は、北海道バス協会としての要請行動などに積極的に取り組み、北海道運輸局長、北海道知事、自民党バス議員連盟幹事長の武部勤農林水産大臣、自民党税制調査会の町村信孝副会長、佐藤静雄国土交通省副大臣などに尽力方を要請した。また、10月12日の自民党政経セミナーに出席した閣僚・党役員に対し書面陳情も行った。

日本バス協会は、各都道府県のこうした支援援護

を得ながら、自民党バス議員連盟や自民党税制調査会への働きかけを強力に行った。

11月20日に開催された日本バス協会税制対策委員会は、自動車関係諸税の見直しと交付金制度の継続要望など、緊急に取り組むべき重要課題への対応策をまとめた。この会議において、日本バス協会の西村泰彦理事長は、「自民党の税制調査会の大綱ができるまでは安心できない」と語り結束を呼びかけた。

また、国土交通省自動車交通局の石井健児大臣官房審議官が講演し、この中で、暫定税率が変わらなければ交付金制度は当然堅持されるべきであり、国土交通省としても交付金制度継続に向けて全力を挙げると強い決意を示した。

こうした様々な努力が効を奏し、運輸事業振興助成交付金制度は平成19年度までの5年間さらに延長されることになり、全国のバス協会は安堵の胸を撫で下ろした。

《協会組織の見直し》

平成13年6月、道バス協会は定時総会の総意を受け、道バス協会の組織のあり方や協会の基盤強化方策等を検討するため、組織問題等検討特別委員会を設置し検討していくことになった。

7月25日に同委員会が設立され、菊池正平委員長(現：道バス協会会長)と出浦一誠副委員長が選任された。その後、組織問題等検討特別委員会は6回にわたる集中審議を経て、12月18日に答申骨子をまとめた。

その主なものは、①会費の減額について負担割合に不公平感が強い「均等割」会費を減額する試案を示したこと、②道バス協会と地区協会のあり方については、当面、地区の自主性を尊重するが、将来的には組織の一本化を目指し、さらに検討することが望ましいとしたこと、③入会金については入会し易

い環境づくりのため減額試案を示したこと等であった。

道バス協会はこの答申をうけて、平成14年度からこれを反映させる予算編成を行い、定時総会の承認を得た。

これは、組織問題等検討特別委員会の答申に沿った協会組織の基盤強化と規制緩和時代に適応した活力ある協会運営を推進することを基本としたもので、道バス協会への加盟し易い環境整備を図るため、会費「均等割」は、乗合・貸切兼業者30万円を8万円に、専業者20万円を5万円に、それぞれ大幅な減額を行うこととした。また、入会金についても車両数毎による5万円から30万円の区分を一律3万円に改正し、これも大幅な減額を行った。

道バス協会は、これに対応するため各種経費の削減にも取組み、この中で常勤役員の報酬を5%カットするほか、特別会計へ常勤役員を1名シフト、更に平成15年度以降は常勤役員1名の減も明確にし、会費減額に対処する執行姿勢を示した。これによって、平成14年度一般会計の予算総額は13年度対比で18.4%の大幅な減額となった。

協会員の信頼と協力。最小の経費で最大の効果。厳しい時代を乗り切っていくためには、この言葉の重みをいま改めて噛み締めなければならない時であろう。

第20章 人と環境に優しいバスの時代へ

《道バス協会創立70年記念式典を挙げる》

「北海道のバス事業」記念誌は、道バス協会創立70年を記念して発刊されたが、道バス協会創立70年記念式典については触れることはできなかった。

平成11年6月18日、札幌プリンスホテル国際館パミールで社団法人北海道バス協会創立70年記念式典が挙行された。

この日は、北海道運輸局長、北海道知事、北海道警察本部長の感謝状が授与され、厳かな中で晴れがましい式典が進行した。引き続き、特別功労者として加藤信吉（第6代道バス協会会長）、高野博（元道バス協会副会長）、中木平三郎（元道バス協会副会長）、近藤初一（元道バス協会理事）の4氏に特別功労感謝状が道川忠会長から渡された。

記念式典の会長挨拶の後に、中田洋北海道運輸局長、堀達也北海道知事（石子彭培公営企業管理者）、島田尚武北海道警察本部長（掛江浩一郎交通部長）、櫻井勇日本バス協会理事長の祝辞があり、このあと加藤幸嗣記念誌編集委員長の編集報告があつて閉会し和やかな祝賀会が開催された。

ひとくちに70年と言うが、その歴史には重みがある。道川忠北海道バス協会長の式典挨拶（抄）を掲載しておこう。

「北海道バス協会の歴史は、星雲時代ともいえる大正末期までの創生期を経て、昭和5年1月小規模事業者を糾合した団体活動の必要性の機運が高まり、中央の動きに呼応した現在の社団法人北海道バス協会の前身「北海道バス懇話会」が設立されてから70年の歳月が流れようとしております。

日本のバス事業の始まりは、明治6年1月であります。北海道ではこれに遅れること11年後の大正3年5月根室～厚岸間にフォード社製8人乗りの自動車が行ったのが最初であると記録されております。

バス事業がはじめて自動車運輸業として規定されたのが昭和8年のことあります。北海道におけるバス事業は、昭和初期の混乱、統合時代、戦乱による統制、大統合、そして戦後の再建復興時代を経て高度成長期における過疎・過密の時代、バブル崩壊後の大転換を経験してきました。

この間、私達の先覚者は戦前・戦中における燃料消費規制、観光バスの運行停止、資材の割当配給、言語に絶する自主除雪による通年のバス路線確保など数々の苦難を乗り越え、そして戦後二度に亘るオイルショックによる燃料不足、全国一の負担を強いられた旧国鉄の特定地方交通線廃止に伴うバス転換、バブル崩壊に伴う経営難等々、筆舌に尽くしがたい幾多の困難な試練に遭遇しながら、今日のバス業界の基盤を確立してきたのであります。

バス業界が今日あるのはまさに私達の先覚者、先輩諸氏の並々ならぬご努力の賜物であります。

しかし、今日のバス業界を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展と過疎化の進行に伴い近年とみに悪化しており、乗合バスは昭和44年をピークに輸送人員は激減の一途を辿り、事業経営は一段と厳しさを増しております。

加えて、規制緩和に伴い貸切バス事業については平成12年2月1日に免許制から許可制に移行し、乗合バス事業についても平成13年度末までに需給調整規制が廃止されるなど、大改革の時代を迎えようと

しております。(中略)

今後においても公共輸送機関として輸送の安全確保をはじめとする重要な社会的使命を達成し、地域社会及び観光振興の発展に寄与してまいりたいと存じます。また、地域住民に密着した利便性の高い公共交通として、地球環境と人にやさしいバス交通のあり方について理解と協力を深めるために、今年から協会の重点推進項目としてバス復権運動を展開していくこととしており、来るべき21世紀に向けて新たな飛躍の第一歩を踏み出すことといたしました。](後略)



道バス協会創立70周年記念式典
(札幌プリンスホテル国際館パミール)

《バス復権運動を推進》

バス復権運動は、バス事業推進の根底に流れる思想であって、これまでも時折々に実行されていた。だが、バス復権運動を明確な旗印として息の長い継続的な全国的運動へと提唱したのは、平成11年の道バス協会新年社長会であった。

6月23日、道バス協会はバス復権運動の推進に関する要望書を北海道運輸局長と北海道知事に対し提出するとともに、日本バス協会長へ全国的なバス復権運動の展開と推進方策の樹立を求める要望書を提出している。

このように地方バス協会から全国運動の展開を要請することは異例のことでもあったが、地域住民に密着した公共輸送機関としての位置付けが未だ低い現状に思いを馳せて全国展開を呼びかけたことは、

また当然の成り行きであったのかも知れない。

平成11年8月、道バス協会は乗合バスの全車両にバス復権運動ポスターを車内吊りし、また、バスターミナル・待合所・営業所等に大型ポスターを掲出し全道一斉にバス復権運動を展開した。これは北海道運輸局、北海道、北海道市長会、北海道町村会の後援を得て、官民一体のスタートになった。以後、このバス復権運動ポスターは毎年継続されている。

この運動に呼応する形で「バス復権と活性化を考える講演会」も開催された。

平成11年11月24日の講演会は、乗合バス事業の規制緩和を迎えるにあたって、全道的にまだ市町村などで理解が進んでいない現状に対する先行的な試みとしても意味深いものであった。バス交通のあるべき方向性の示唆を得るため、前述の関係機関の後援を得て開催されたが、基調講演は「北海道のバス交通とまちづくり」で北海学園大学の五十嵐日出男教授が講演し、穂別町の「ふれあいバス」で森田基助役が事例発表を行い、260人の参加者の関心を集めた。

平成13年2月19日のバス復権と活性化を考える講演会は、更に盛大であった。講演1は、弘前大学の田中重好教授が鱒ヶ沢の住民参加による生活交通確保の実例を交え「規制緩和・地方分権化のなかで地域交通をどう守るかー地域公共交通の創造に向けてー」で関心を集め、講演2は北海道総合企画部の市岡卓企画課長が「バス復権と新しい補助制度について」の現状説明が行われた。

この講演会の参加者309名は、地方公共団体による主体的な生活交通の確保という時代の流れが、いよいよ間近に迫ってきたことを実感した。

平成14年2月22日のバス復権と活性化を考える講演会は、バス事業者の実践的な自己啓発を目的として開催された。「規制緩和後のバス事業者の経営戦略の方向について考えるー規制緩和時代に生き残る経営体質

づくりに向けて」と題して、コンサルタント会社である(株)産業社会研究センターの中村章社長が講演した。

一方、全道の各地区バス協会では、多年にわたり「バスの日」の記念行事などを通して、実質的なバス復権運動を活発に展開していた。

児童を対象としたミステリーバスや写生会と合わせた自然体験バス、高齢者を対象としたパークゴルフと温泉入浴バスなど、各地域の人々とのふれあいをキーワードに多彩な行事が催されていた。



9月20日「バスの日」の行事

このようにバス復権運動は、バス事業関係者等の自己改革をも実践しながら、じっくりと地域社会に浸透させていくことが最も重要なことであり、道バス協会のこうした試みはいずれ社会的なコンセンサスを得ることになる。

《北海道バスマスコットの誕生》

バス復権運動の展開は、ユニークな産物を生み出した。平成14年2月22日、北海道のバス・マスコットキャラクター「きよろたん」が誕生した。

これは、道バス協会に設置したバス活性化・近代化ワーキング委員会（富永基委員長）で検討されたもので、北海道バス協会の会員之証にあるマスコットを北海道のバス・マスコットとして愛称名を全国公募した結果、「きよろたん」と決定した。愛称選考委員会（富永基委員長）で厳選したが、最優秀入選

作品「きよろたん」は岐阜県岐南町の栗本禮華さんが応募したもので、全国からの応募8,758通（道内応募4,194通、道外応募4,564通）の中から選定された。

「きよろたん」の愛称は、「注意深くキョロキョロと安全を確認しながら走り回り、お客様に安心をしていただくバス。キョロキョロしたくなるような魅力あふれる北海道の観光地を走り回るバス。」をイメージして名付けられた。

道バス協会は、「きよろたん」の愛称を特許庁に申請し商標登録を行った。

また、図柄は著作権を有する(株)須田製版が商標登録を行い、道バス協会の専用実施権設定契約により一体的使用を担保した。

マスコットキャラクターをもつバス協会は全国的にも初めてで注目を集めた。

また、バス活性化・近代化ワーキング委員会は、このキャラクター誕生とあわせ、北海道バス協会のホームページの開設を検討した。

観光北海道を全国に発信することも大切であるとして、道内の主要観光地51箇所の観光写真も網羅したものにつくりあげ、また、バスの歴史としてこの「北海道のバス事業」も毎月連載で紹介するポリュームにあふれたホームページとなった。2月22日、道バス協会は全国に向け一斉に発信した。



《D P I 世界会議札幌大会の開催》

平成14年10月15日、日本で初めての開催となる「第6回D P I 世界会議札幌大会」は、世界中の障害当事者および関係者が国内外110の国と地域から3,000名以上が集い開催された。D P Iとは「障害者インターナショナル」のことで、すべての人々が等しく価値ある存在であり、すべての人々が尊重される社会であるために、世界の障害者の「完全参加と平等」の実現をめざしている。

この大会運営に必要な大会移動用車両は、札幌組織委員会から福祉施設・移動サービス団体に対し呼びかけたほか、社会福祉協議会のリフト付ワゴン車の借用、札幌ハイヤー協会・北海道バス協会等へ協力を求めた。

ノンステップバス等の車両は、まだ道内では少ない現状にあったが、札幌大会組織委員会が直接各社に依頼したバスは、ノンステップバス9台（札幌市交通局）、ワンステップスロープ付バス28台（ジェイ・アール北海道バス(株)）、ワンステップバス15台（北海道中央バス(株)）であった。

《人と環境に優しいバスへの動き》

国土交通省は、高齢化社会の到来などに対応し、高齢者、身体障害者が全体として公共交通機関を利用できるようにするため、ノンステップバスの導入等公共交通移動円滑化事業の推進に積極的に対応しようとしていた。

また、都市部への流入車対策や国立公園など観光地における環境保全の観点から、低公害車普及促進事業に取り組み、自動車NOx・PM法による規制対象地域（三大都市圏）の外にも補助対象地域を拡大しようとしていた。

国土交通省の平成15年度バス関係予算は、大きく

様変わりをした。

バス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的な導入及びD P Fなどの装着を目指した低公害車普及促進対策事業は、平成14年度の予算枠は1,201百万円であったが、平成15年度の予算枠では5,222百万円と4.3倍の伸率となっていた。

人と環境に優しいバスへの動きは、大きな流れとなりつつあるが、現実には厳しいものがあった。バス事業の経営環境と体力は衰えを見せながら、求められる現実への対応はジレンマに苛まれた。地方自治体の財政逼迫は、国との協調補助に連動できないところも多く、ましてや地方自治体の単独補助の増加は望むべくもなかった。

北海道における「低公害バス」と「人にやさしいバス」の導入状況は、アイドリングストップ装置付バス98台、ハイブリッドバス6台、CNGバス7台、D P F装置付1台、酸化触媒装置装着バス11台、リフト付バス11台、ワンステップバス266台、ノンステップバス92台、CNGノンステップバス4台となっている。

知床国立公園へ乗り入れる斜里バス(株)は、地球環境に優しいバスとしてハイブリッドバス4台を導入したことは、特筆すべきことであろう。

高齢化社会の到来は目前に迫っている。京都議定書にもとづく二酸化炭素排出量の削減など地球温暖化防止に向けた環境問題も差し迫った日本の課題である。

人と環境に優しいバスをめざし、新しい挑戦をすることによって、バスへの理解と信頼が得られ、バス復権に繋がる近道となるのかも知れない。（完）

[あしがき]

編纂委員長 加藤 幸嗣

平成11年3月に北海道バス協会創立70年を迎えるにあたって、記念誌「北海道のバス事業」が発刊されました。

この記念誌は、北海道バス協会が中心となって道内7地区バス協会の皆様の協力を頂き、貴重な資料及び写真の提供、そしてこれまでバス事業の礎を築き上げてこられた先輩諸氏夫々のご功績等をもとに編纂されたもので、道内バス事業史としてまた、北海道の交通史としてその歩みを後世に引き継ぐ貴重な文献でもあります。

しかしながら、この記念誌が発行されてから4年の歳月の中で、貸切バス事業、乗合バス事業とも需給調整規制が廃止され、規制緩和が実施されるとともに、生活交通確保のための新しい補助制度も制定され、バス事業を取り巻く環境が全国的に著しく変化いたしました。このような環境の中、この4年間の中での歴史的なバス事業の大変革の記録をぜひ後世に伝えるべきであると言う大勢の声もあがりました。さらに今年には日本のバス創業100周年に当たり、新たな環境の中で新しい発想を持ってバス復権に立ち向かう大きな節目の年でもあり、そのような中で「北海道のバス事業」の追録を発刊することにより、正確なバス事業史として将来的に役立つことができれば、この上ない幸せと存じます。

今回の追録の発刊にあたり、編纂委員の皆様をはじめ、北海道バス協会の役職員の皆様には忙しい日常業務の中において全面的に取りまとめて頂きましたことに対し敬意を表し、深く感謝申し上げます。



追録「北海道のバス事業」編纂委員会

委員長 加藤 幸嗣 (北海道中央バス(株)取締役運輸部長)

編纂委員

出浦 一 誠 (函館バス(株)代表取締役社長)
今泉 武 (阿寒バス(株)代表取締役)
我満 広 明 (ばんけい観光バス(株)代表取締役)
小森 宏 明 (ジェイ・アール北海道バス(株)代表取締役社長)
斉藤 勉 (斜里バス(株)代表取締役社長)
富永 基 (株)じょうてつ代表取締役社長)
野村 文彦 (十勝バス(株)代表取締役社長)
長谷川孝太郎 (道南バス(株)代表取締役社長)
緑川 晃 (宗谷バス(株)代表取締役社長)

(アイウエオ順)

北海道のバス事業 資料集

資 料 目 次

◇ 社団法人北海道バス協会会員之証	53
◇ 北海道のバス事業略年表	54
◇ 叙位・叙勲・褒章・大臣表彰受賞者一覧	60
◇ 社団法人北海道バス協会役員一覧	63
◇ 社団法人北海道バス協会役員の推移	65
◇ 社団法人北海道バス協会の構成と組織	71
◇ 社団法人北海道バス協会会員名簿	72
1. 正会員	72
2. 賛助会員	75
◇ 社団法人北海道バス協会定款	76
◇ 北海道の自動車数の推移	82
◇ 北海道のバス事業の実績	84
1. 乗合バス事業	84
2. 貸切バス事業	85
◇ 長距離バスの運行系統	86
1. 「高速自動車道」を利用している長距離バス（100km以上）の運行系統	86
2. 「一般道路」を利用している長距離バス（100km以上）の運行系統	86
◇ バス復権ポスターの一覧	87
◇ 道路運送法（抄）	88
◇ 道路運送法の一部を改正する法律等の概要（貸切バス事業）	99
◇ 道路運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（貸切バス事業）	102
◇ 道路運送法施行規則等の一部を改正する省令の概要（貸切バス事業）	103
◇ 事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準（貸切バス事業）	105
◇ 事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領（貸切バス事業）	109
◇ 事業の運賃・料金の変更命令（貸切バス事業）	116
◇ 事業者に対する行政処分等の基準（貸切バス事業）	120
◇ 道路運送法の一部を改正する法律の概要（乗合バス事業）	131
◇ 道路運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（乗合バス事業）	133
◇ 道路運送法施行規則等の一部を改正する省令の概要（乗合バス事業）	135

◇ 事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準（乗合バス事業）	140
◇ 事業の運賃及び料金に関する制度の全部改正（乗合バス事業）	144
◇ 事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針（乗合バス事業）	157
◇ 事業者に対する行政処分等の基準（乗合バス事業）	161
◇ 旅客自動車運送事業の監査方針について（乗合・貸切バス事業）	172
◇ 交通バリアフリー法（高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した 移動の円滑化の促進に関する法律）の概要	173
◇ 自動車NO _x ・PM法に関わる車種規制の概要	178
◇ 地方バス補助制度新旧比較表（13年度）	179
◇ 生活交通路線維持対策事業費補助制度の概要（13年度・14年度）	181
◇ 地域協議会の要件に関する告示	187
◇ バス運行対策費補助金交付要綱（14年度）	188
◇ 北海道生活交通路線維持対策事業費補助金交付要綱（14年度）	196
◇ 広域行政圏の中心市町とこれに準じる市町村一覧	212
◇ 生活交通確保のための地方財政措置の概要	213
◇ 北海道バス研修センターの概要	214

◇社団法人北海道バス協会会員之証

会員の意識高揚と利用者サービスの向上を図るとともに、バスのイメージアップを目的として「社団法人北海道バス協会会員之証」を制定した。

(平成11年1月1日施行)



〔仕様サイズ
タテ：226mm ヨコ：226mm〕

◇北海道のバス事業略年表

- 大正 3 年 ・ 6 月 根室・厚岸間にフォード幌型 8 人乗りで北海道初のバス運行
(1914)
- 昭和 5 年 ・ 1 月 北海道バス懇話会を設立
(1930) ・ 11 月 社団法人日本乗合自動車協会北海道支部となる (支部長・中田鶴吉)
- 昭和 7 年 ・ バス事業者164社427両に達し整理統合の機運
(1932)
- 昭和 8 年 ・ 自動車交通事業法が制定されバス事業「自動車運輸業」に規定される
(1933)
- 昭和12年 ・ 日支事変が始まり観光バスの運行ストップする
(1937) ・ 代用燃料転換推進される
- 昭和13年 ・ ガソリン配給制となる
(1938)
- 昭和16年 ・ 3 月 戦時体制強化のため北海道支部解散
(1941) ・ 北海道乗合自動車運送事業組合を設立 (理事長・杉江仙次郎＝小樽市街自動車)
・ 戦況深刻化 ガソリン配給停止となる
- 昭和18年 ・ 12 月 自動車交通事業法の一部改正によりハイヤー業者を含めた北海道乗合旅客自動車運送事業組合に改組 (理
(1943) 事長・杉江仙次郎＝北海道中央乗合自動車)
- 昭和19年 ・ 国の統合基本方針により99から9事業体到大統合
(1944) ・ 貸切事業1社のみ旭川市において事業継続
・ バス路線の休止あいつぎ資材不足はいよいよ深刻化
・ ガス用木炭の共同購入開始
- 昭和20年 ・ 7 月 米空軍北海道を空襲
(1945) ・ 8 月 終戦
・ 12 月 バス再建5ヵ年計画をまとめる
- 昭和21年 ・ 3 月 物価統制令施行によりバス運賃が運輸大臣から物価庁長官に権限移譲される
(1946) ・ 11 月 新憲法公布される 統制経済から自由経済へ転換
- 昭和22年 ・ 5 月 地方自治法によって北海道が地方自治体となる
(1947) ・ 12 月 自動車交通事業法が廃止され道路運送法公布される
- 昭和23年 ・ 1 月 北海道旅客輸送協会となる (任意団体として・理事長・伊藤琢磨＝専任)
(1948) ・ 3 月 札幌において代燃車2両で貸切事業再開される
・ 6 月 社団法人北海道旅客輸送協会として公益法人許可 (会長・伊藤琢磨＝専任)

- 昭和25年 (1950) ・統合会社の分割が始まりバス業者20社に、大型貸切バスも全道一斉に再開され、観光事業活発となる
 ・ 2月 第1回さっぽろ雪まつりが開催される
 ・ 3月 ハイヤー部門が分離独立する
- 昭和26年 (1951) ・ 3月 第1回バスガイドコンクール東京で開催
 ・ 5月 社団法人北海道バス協会と改称（会長・伊藤琢磨＝専任）
 ・ 6月 道路運送法全面改正。新たに道路運送車両法制定される
 ・ 7月 札幌市北4西3付近で路線バス炎上事故発生、乗客12名死亡
 ・ 10月 札幌－東京間空路開設される
- 昭和27年 (1952) ・ 8月 物価統制解除される、バス運賃ふたたび運輸大臣権限となり定額運賃制となる
- 昭和28年 (1953) ・ 経済復興が進み車両の購入自由となる
 ・ 9月 北海道バス創業40年記念式典挙行される
 ・ 11月 札幌－千歳間に弾丸道路（国道36号）開通する
- 昭和31年 (1956) ・ 4月 「積雪寒冷地域における冬期交通確保等に関する特別措置法」が制定、道路管理者による除雪の実施により冬期間運行ようやく正常化
- 昭和34年 (1959) ・ 9月 日本バス協会第6回全国バス事業者大会、札幌市において開催
- 昭和36年 (1961) ・ マイカー急増 若年労働力“金の卵”と呼ばれ本州へ流失する
 ・ 労使紛争顕在化、バススト始まる
 ・ 5月 札幌市において道内初のワンマンバス運行開始される
- 昭和39年 (1964) ・ 8月 札幌市中央区北1条西19丁目に協会事務所新築落成、バス創業50周年記念式典挙行される
- 昭和40年 (1965) ・ 女子車掌不足顕著となる
 ・ 10月 第14回中央技術委員会全国大会、札幌市において開催
- 昭和42年 (1967) ・ 人口の過疎・過密現象が全国的に深刻化する
- 昭和43年 (1968) ・ 5月 北海道大博覧会開催される（9月・北海道 100年記念祝典挙行）
 ・ 7月 大通り2・3丁目に貸切バス乗降場を設置する
 ・ 9月 第15回全国バス事業者大会、札幌市において開催
- 昭和44年 (1969) ・ 8月 会長・伊藤琢磨逝去
 ・ 9月 会長に徳中康満就任（道南バス）
- 昭和46年 (1971) ・ 1月 会長に金森勝二就任（道北バス）
 ・ 12月 地下鉄南北線（北24条～真駒内間）開通

- ・ 12月 札幌市内に道内初のバス優先レーン設置される
- 昭和47年 (1972)
 - ・ 2月 札幌冬季オリンピック開催
 - ・ 2月 乗合バス運賃改定が2年ローテーション化される
 - ・ 7月 貸切ワンマンの運行経路の指定基準が明文化される
 - ・ 9月 地方バス路線維持費補助制度が制定される
 - ・ 10月 貸切バス運賃に巾運賃制度が導入される
- 昭和48年 (1973)
 - ・ 第1次オイルショック、燃料不足と価格高騰おこる（全国的にトイレットペーパー騒動おきる）
- 昭和49年 (1974)
 - ・ 物価高騰により乗合運賃改定あいつぐ
- 昭和51年 (1976)
 - ・ 観光事業が順調となり白バス・レンタバスによる違法行為が横行、貸切の新規免許事業者も増加する
 - ・ 11月 運輸事業振興助成交付金制度が制定される
- 昭和53年 (1978)
 - ・ 観光貸切バスのガイド不足が表面化
- 昭和54年 (1979)
 - ・ 第2次オイルショックにより燃料逼迫 予備タンク装着の貸切車や地方での軽油抜き取り騒動おこる
 - ・ 11月 貸切バス運賃申請が各社個別申請となり初認可
- 昭和56年 (1981)
 - ・ 6月 会長に仙石清就任（北見バス）
- 昭和57年 (1982)
 - ・ 9月 第27回全国バス事業者大会、札幌市において開催される
 - ・ 11月 会長仙石清逝去
- 昭和58年 (1983)
 - ・ 高速（都市間）急行バス運行開始
 - ・ バスガイド不足顕著となり引き抜き騒動表面化
 - ・ 1月 会長に小森庄一就任（じょうてつ）
 - ・ 10月 国鉄民営化による特定地方交通線廃止に伴う21線区バス転換はじまる
- 昭和59年 (1984)
 - ・ 10月 第33回中央技術委員会全国大会 札幌市において開催される
 - ・ 12月 特定地方交通線転換バス事業運営費補助金交付要綱が制定される
- 昭和62年 (1987)
 - ・ 4月 札幌において観光バスガイドの共同教育が行われる
 - ・ 10月 乙部町豊浜で山津波発生 路線バス海中に埋没し乗客11名死亡
 - ・ 11月 全道統一のガイドブック制作が開始される
- 昭和63年 (1988)
 - ・ 3月 青函トンネル開業 連絡船終航する
 - ・ 5月 日本バス協会において「いつでも・どこでも・みんなのバス」を合言葉に9月20日・バスの日が制定される
 - ・ 10月 会長小森庄一逝去

- 昭和64年 ・ 1月 昭和天皇崩御 年号が平成に改められる

- 平成元年 (1989) ・ 1月 会長に加藤信吉就任 (北海道中央バス)
 ・ 9月 バスの復権とイメージアップ バスの日PRを目的に広報活動を開始
 ・ はまなす国体開催 [冬季 (1月・2月) 夏季 (9月) 秋季 (9月) 完全国体]

- 平成2年 (1990) ・ インフレ抑止のため高金利時代に
 ・ 6月 北海道観光立県宣言により観光事業活性化する
 ・ 8月 大型車にABS装着義務化される
 ・ 9月 12年ぶり石油製品一斉に大幅値上げ

- 平成3年 (1991) ・ 空前の北海道ブームにより貸切バス不足が発生する
 ・ 貸切バスの大幅増車と高級化が進む
 ・ 1月 スパイクタイヤ使用規制に係わる指定地域の指定により、バス車両のスタッドレス化促進される
 ・ 10月 第36回全国バス事業者大会 札幌市において開催

- 平成4年 (1992) ・ 都市間バス路線網全道に拡充される
 ・ バブル崩壊の兆候 価格破壊はじまる
 ・ 3月 道央自動車道において吹雪のため車両186両が玉突き事故 貸切バス9両巻き込まれる
 ・ 7月 新千歳空港開港、バス接車帯に整理誘導員配置
 ・ 10月 北海道バス協会 北海道バス研修センター新築落成 記念式典挙行

- 平成5年 (1993) ・ 貸切バスの営業利益 過去最高となる
 ・ 7月 北海道南西沖地震発生 バスガイド死亡

- 平成6年 (1994) ・ 9月 バス創業80周年記念「バスの日」行事開催 (道庁赤レンガ・札幌ファクトリー・ホール)

- 平成8年 (1996) ・ 2月 豊浜トンネル崩落 乗務員・乗客20名死亡
 ・ 4月 札幌市に全国初のPTPS (バス優先通行システム) が導入される (国道36号)
 ・ 6月 会長に道川忠就任 (道南バス)
 ・ 9月 運輸政策審議会に自動車交通部設置 規制緩和に関する論点公開
 ・ 10月 札幌駅構内にバスの利用促進と情報提供のため「バス総合案内システム」設置

- 平成9年 (1997) ・ お年寄りのバス利用激減、乗合事業大幅減収となる
 ・ 4月 規制緩和推進計画が閣議決定される 運輸大臣は、運輸政策審議会に「需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策」を諮問する
 ・ 9月 貸切バスによる事故続発 安全対策6項目が指導される
 ・ 11月 北海道拓殖銀行経営破綻 未曾有の不況を迎える

- 平成10年 (1998) ・ 金融機関の貸し渋りが社会問題化する
 ・ 地域交通の将来を検討するため全14支庁に地域交通懇談会設置の要望運動を展開する
 ・ 2月 ミニ運政審、札幌において開催される
 ・ 6月 貸切バスの規制緩和について答申
 ・ 6月 乗合バスの規制緩和、生活路線の維持方策についての中間報告

- ・ 11月 北22条に貸切バス駐待機場施設を設置する
 - ・ 11月 北海道バス協会会員之証制定される
- 平成11年 (1999)
- ・ 2月 「乗合バス需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策について」の答申骨子(素案)示される
 - ・ 3月 北海道のバス事業(協会創立70年を記念して)発刊
 - ・ 4月 「乗合バス事業の需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策について」運輸政策審議会の答申
 - ・ 5月 貸切バス事業の規制緩和に伴う道路運送法の一部を改正する法律が成立
 - ・ 6月 道バス協会創立70年記念式典が挙行される
 - ・ 6月 道バス協会から全国的なバス復権運動を提唱
 - ・ 8月 バス復権ポスターの乗合バス全車両車内吊りが始まる
 - ・ 8月 貸切バスのガイド原則不要、ガイド料金の実費収受が可能となる
 - ・ 11月 「バス復権とバス活性化を考える講演会」を開催
 - ・ 12月 国会議員による「自民党バス議員連盟」が発足
- 平成12年 (2000)
- ・ 2月 貸切バス事業の需給調整規制の廃止により免許制から許可制に移行(規制緩和)
 - ・ 2月 道道屈斜路摩周湖線で観光貸切バスの多重交通事故が発生、運転者1名死亡・乗客105名重軽傷、緊急対策会議を開催
 - ・ 3月 有珠山が23年振りに大規模な噴火、緊急バス輸送を実施
 - ・ 4月 札幌市営バスの一部を民間へ移譲し、道内で公営バスの民営化が始まる
 - ・ 4月 「有珠山噴火に係る観光関連対策会議」が東京で開催される
 - ・ 5月 福岡県でバスジャックが発生、国土交通省から指導される
 - ・ 5月 乗合バス事業の規制緩和に伴う道路運送法の一部を改正する法律が成立
 - ・ 5月 「日中文化観光交流使節団2000」が5,600人の大型ミッションで訪中
 - ・ 10月 第45回全国バス事業者大会が札幌市において開催される
 - ・ 12月 北海道運輸交通審議会が「北海道における乗合バス事業の需給調整規制廃止後の生活交通の確保等に関する基本方針について」答申
- 平成13年 (2001)
- ・ 3月 北海道地方交通審議会が「北海道における公共交通機関の整備に関する計画について」答申
 - ・ 4月 新しい補助制度への移行期に伴う1年間の経過措置として道の補助基準が緩和される
 - ・ 4月 函館市営バスの一部を民間へ移譲し、道内で公営バスの完全民営化が始まる
 - ・ 4月 苫小牧市営バスが管理の受委託により民間委託を始める
 - ・ 4月 運行系統競合路線の補助金カットで陳情団が中央に緊急要請行動
 - ・ 4月 「構造改革なくして 景気回復なし」をスローガンとした小泉内閣が発足
 - ・ 9月 小樽ベイシティ開発が民事再生法適用を申請
 - ・ 9月 米国で旅客機4機が乗っ取られ、ニューヨークの世界貿易センタービル2棟に激突・崩壊、4,700人以上の死亡・行方不明者が発生
 - ・ 10月 米英軍がアフガニスタンを攻撃
 - ・ 10月 新しい生活交通路線維持対策費補助制度が制定される
 - ・ 10月 北海道議会議員自民党による「地方バス路線確保対策議員懇話会」が発足
 - ・ 11月 準生活交通路線維持費補助制度に係る経過措置の恒久化で陳情団が道議会・知事へ要請行動
 - ・ 11月 宗谷管内猿払村の酪農家の牛が狂牛病に感染
 - ・ 12月 新千歳空港の新交通レーンと連絡橋が設置される
- 平成14年 (2002)
- ・ 1月 東海銀行と三和銀行が合併しUFJ銀行誕生、金融機関の合併・経営統合が始まる
 - ・ 1月 倒産件数、戦後2番目の高水準

- ・ 2月 乗合バス事業の需給調整規制の廃止により免許制から許可制に移行（規制緩和）
- ・ 2月 北海道のバス・マスコットの愛称が「きょろたん」に決定
- ・ 3月 ダイエー、産業再生法申請
- ・ 4月 道内でバス運転者等が覚せい剤使用の疑いにより逮捕、緊急対策会議を開催
- ・ 4月 道の準生活交通路線維持費補助制度の補助基準緩和に係る暫定措置が基本的に平成15年度まで延長される
- ・ 6月 政府、京都議定書批准を決定
- ・ 6月 道路関係4公団民営化推進委員会が発足
- ・ 6月 北海道国際空港（エア・ドゥ）が民事再生法の適用申請
- ・ 7月 札幌市北1条で観光バス都心部待機場が2年間の実証実験事業として実施
- ・ 7月 東海及び神戸で酒気帯びバス運転が発生、国土交通省から指導される
- ・ 7月 郵政関連法案が成立（平成15年4月に「日本郵政公社」発足）
- ・ 10月 D P I 世界会議札幌大会が開催される
- ・ 10月 日経平均株価、バブル崩壊後の安値を連日更新し、世界の株安が連鎖
- ・ 10月 北朝鮮拉致生存者5人が一時帰国
- ・ 10月 政府・与党総合デフレ対策を発表（銀行貸出債権の査定強化、公的資金注入、「産業再生機構」の創設）
- ・ 12月 道路関係4公団民営化推進委員会が最終報告

- 平成15年
(2003)
- ・ 3月 米英軍、イラクと開戦、首都をミサイル攻撃
 - ・ 3月 日経平均株価続落、21年ぶりの低い水準
 - ・ 3月 追録「北海道のバス事業」を発刊
 - ・ 3月 ハノイ、香港等で原因不明の重症急性呼吸器症候群の集団発生、複数国へ感染が拡がり始める
 - ・ 4月 函館市営バスが完全民営化される
 - ・ 4月 札幌市営バスの一部を3事業者に移譲し、札幌市営バスの完全民営化が始まる

◇叙位・叙勲・褒章・大臣表彰受賞者一覧

(1) 叙位・叙勲

受賞年月	受賞内容	受賞者名	事業者名
昭和40年11月	勲四等瑞宝章	伊藤琢磨	(社)北海道バス協会
昭和42年4月	勲五等瑞宝章	山内多市	道南バス(株)
昭和42年8月	従六位 勲五等瑞宝章	石建幸三郎	旭川バス(株)
昭和45年6月	正六位 勲五等双光旭日章	多田倍三	北見バス(株)
昭和48年11月	正六位 勲五等双光旭日章	斉藤忠	函館バス(株)
昭和49年4月	勲四等瑞宝章	金森勝二	道北バス(株)
昭和56年8月	従五位		
昭和49年11月	勲四等瑞宝章	杉江猛	北海道中央バス(株)
昭和59年10月	従五位		
昭和50年11月	勲五等瑞宝章	木田佐市	日交ハイヤー(株)
昭和53年4月	勲五等双光旭日章	瀧川信明	沿岸バス(株)
昭和53年4月	勲五等双光旭日章	野村勝次郎	十勝バス(株)
昭和53年10月	正六位 勲五等双光旭日章	徳中康満	道南バス(株)
昭和54年4月	勲五等瑞宝章	戸井清一	ニセコバス(株)
昭和57年4月	勲五等瑞宝章	佐伯喜代志	斜里バス(株)
昭和57年11月	従五位 勲四等旭日小綬章	仙石清	北見バス(株)
昭和61年11月	勲四等旭日小綬章	中島秀雄	北海道中央バス(株)
平成9年2月	従五位		
昭和63年10月	従六位 勲五等瑞宝章	米子岩三郎	安全永楽交通(株)
昭和63年10月	従五位 勲四等瑞宝章	小森庄一	(株)じょうてつ
昭和63年11月	勲五等双光旭日章	中木平三郎	北海道拓殖バス(株)

受賞年月	受賞内容	受賞者名	事業者名
平成3年11月	勲五等瑞宝章	近藤敏夫	函館バス(株)
平成4年7月	正六位	豊島雅衛	旭川電気軌道(株)
	勲四等瑞宝章		
平成6年11月	勲五等瑞宝章	今川重男	キングハイヤー(株)
平成9年3月	従六位		
平成8年11月	勲三等瑞宝章	加藤信吉	北海道中央バス(株)
平成10年11月	勲五等瑞宝章	近藤初一	近藤バス(株)
平成13年11月	勲三等旭日中綬章	中川利若	北海道中央バス(株)

(2) 褒章

受賞年月	受賞内容	受賞者名	事業者名
昭和35年10月	藍綬褒章	加藤幸吉	北海道中央バス(株)
昭和37年11月	藍綬褒章	松川嘉太郎	北海道中央バス(株)
昭和37年11月	藍綬褒章	伊藤琢磨	(社)北海道バス協会
昭和37年11月	藍綬褒章	館徳蔵	東邦交通(株)
昭和42年11月	藍綬褒章	斉藤忠	函館バス(株)
昭和43年11月	藍綬褒章	金森勝二	道北バス(株)
昭和44年11月	藍綬褒章	多田倍三	北見バス(株)
昭和46年11月	藍綬褒章	瀧川信明	沿岸バス(株)
昭和47年11月	藍綬褒章	野村勝次郎	十勝バス(株)
昭和48年11月	藍綬褒章	森口二郎	阿寒バス(株)
昭和51年11月	藍綬褒章	仙石清	北見バス(株)
昭和53年11月	藍綬褒章	中島秀雄	北海道中央バス(株)
昭和56年4月	藍綬褒章	加藤信吉	北海道中央バス(株)
昭和56年11月	黄綬褒章	深谷信次	東邦交通(株)
昭和57年4月	藍綬褒章	中木平三郎	北海道拓殖バス(株)
昭和60年5月	黄綬褒章	近藤敏夫	函館バス(株)
平成5年4月	藍綬褒章	高野博	北都交通(株)
平成8年11月	黄綬褒章	阿部益一	こだま交通(株)

(3) 運輸大臣・国土交通大臣表彰

受賞年	受賞者名	事業者名
昭和35年	伊藤琢磨	(社)北海道バス協会
昭和36年	館徳蔵	東邦交通(株)
昭和39年	石建幸三郎	旭川バス(株)
昭和40年	多田倍三	北見バス(株)
昭和40年	斉藤忠	函館バス(株)
昭和41年	金森勝二	道北バス(株)
昭和43年	武田忠幸	北都交通(株)
昭和43年	瀧川信明	沿岸バス(株)
昭和43年	河内 晃	宗谷バス(株)
昭和45年	野村勝次郎	十勝バス(株)
昭和46年	森口二郎	阿寒バス(株)
昭和46年	木田佐市	日交ハイヤー(株)
昭和48年	杉江 猛	北海道中央バス(株)
昭和48年	戸井清一	ニセコバス(株)
昭和49年	仙石 清	北見バス(株)
昭和49年	木上喜久治	北海道中央バス(株)
昭和49年	武田忠兵衛	名士バス(株)
昭和50年	中木平三郎	北海道拓殖バス(株)
昭和50年	深谷信次	東邦交通(株)
昭和51年	中島秀雄	北海道中央バス(株)
昭和52年	佐伯喜代志	斜里バス(株)
昭和52年	加藤信吉	北海道中央バス(株)
昭和52年	太田 彊	十勝バス(株)
昭和53年	近藤敏夫	函館バス(株)
昭和53年	山田 涼	東邦交通(株)
昭和54年	新岡勝千代	(株)じょうてつ
昭和55年	瀧川明一	沿岸バス(株)

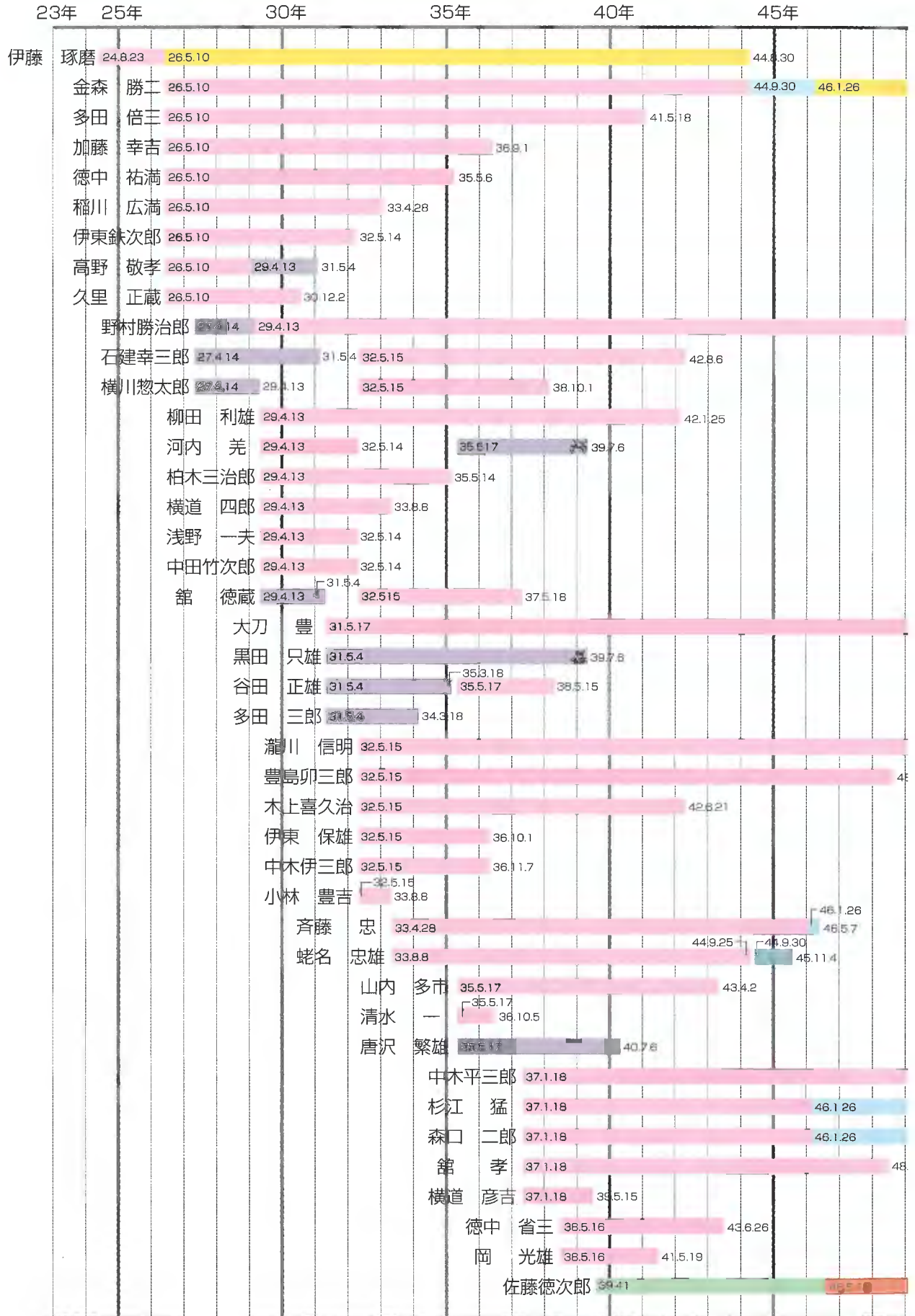
受賞年	受賞者名	事業者名
昭和56年	大江清利	北見バス(株)
昭和56年	舟本丑之助	てんてつバス(株)
昭和57年	松川行雄	北海道中央バス(株)
昭和57年	阿部益一	こだま交通(株)
昭和58年	豊島雅衛	旭川電気軌道(株)
昭和61年	北川武雄	(有)長万部ハイヤー
昭和61年	海野利雄	(株)まりもハイヤー
昭和62年	小森庄一	(株)じょうてつ
昭和62年	岩塚陽一	函館タクシー(株)
昭和63年	渡辺 清	銀嶺バス(株)
平成2年	湯浅平男	(有)東ハイヤー
平成2年	高野 博	北都交通(株)
平成3年	近藤初一	近藤バス(株)
平成4年	松田一雄	網走交通(株)
平成4年	今泉規子	阿寒バス(株)
平成5年	金森耕造	道北バス(株)
平成5年	下山 正	沿岸バス(株)
平成5年	寺嶋 弘	宗谷バス(株)
平成5年	岡 光雄	札幌観光バス(株)
平成6年	佐藤健吾	安全永楽交通(株)
平成9年	道川 忠	道南バス(株)
平成9年	大須賀良明	(株)大一ハイヤー
平成10年	札木 稔	くしろバス(株)
平成10年	須藤栄二	(株)北海道観光バス
平成11年	中山万喜男	(株)たいせつ
平成12年	酒井睦美	酒井運輸(株)
平成14年	柏葉義雄	旭川中央ハイヤー(株)

◇社団法人北海道バス協会役員一覧

(平成15年3月31日現在)

役職名	氏名	就任年月日	常勤・非常勤	担 当 職 務		現 職	備 考
				北海道バス協会	日本バス協会		
最高顧問	加藤 信吉	H 8.6.25	非常勤			北海道中央バス	理事 副会長 理事会 長 S42.6.21 S50.6.6 S60.9.30 H1.1.30
顧問	道川 忠	H14.6.21	非常勤			道南バス株式会社取締役会長	理事 副会長 会 長 S61.6.10 H2.6.20 H8.6.25
顧問	富岡 公治	S57.7.9	非常勤			富岡法律事務所弁護士	
顧問	多田 博英	H10.6.23	非常勤				常務 専 務 S61.6.10~ H4.6.23~
会長・理事	菊池 正平	H14.6.21	非常勤	総 運 営 委 員 会 委 員 長 運 輸 事 業 振 興 助 成 交 付 金 委 員 長	日 本 バ ス 協 会 副 会 長 日 本 バ ス 協 会 運 営 委 員 会 委 員 日 本 バ ス 協 会 総 合 政 策 特 別 委 員 会 委 員 日 本 バ ス 協 会 緊 急 対 策 特 別 委 員 会 委 員	北海道中央バス(株)代表取締役社長	理 事 副 会 長 H12.6.23 H12.6.23
副会長・理事	豊島 弘通	H12.6.23	非常勤	労 務 委 員 会 委 員 長	日 本 バ ス 協 会 税 制 対 策 委 員 会 委 員 日 本 バ ス 協 会 理 事 日 本 バ ス 協 会 労 務 委 員 会 委 員	旭川電気軌道(株)代表取締役社長	理 事 H 6.6.23~
副会長・理事	我満 広明	H14.6.21	非常勤	貸切バス事業運営委員会委員長	日 本 バ ス 協 会 貸 切 委 員 会 委 員	ばんけい観光バス(株)代表取締役	理 事 H 6.6.23
副会長・理事	中木 雄三郎	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 交 付 金 運 用 特 別 委 員 会 委 員	北海道拓殖バス(株)代表取締役社長	理 事 H 6.6.23
副会長・理事	出浦 一誠	H14.6.21	非常勤	乗合バス事業運営委員会委員長	日 本 バ ス 協 会 地 方 交 通 委 員 会 委 員	函館バス(株)代表取締役社長	理 事 H 9.6.19
専務理事	菊池 哲男	H10.6.23	常 勤	定款に定める業務の分担処理	日 本 バ ス 協 会 高 速 バ ス 委 員 会 委 員 日 本 バ ス 協 会 税 制 対 策 委 員 会 委 員		常 務 H 5.6.18~
常務理事	塚本 義弘	H10.6.23	常 勤	定款に定める業務の分担処理	日 本 バ ス 協 会 運 賃 委 員 会 委 員		
常務理事	清野 満	H 9.6.19	常 勤	定款に定める業務の分担処理	日 本 バ ス 協 会 交 付 金 運 用 特 別 委 員 会 委 員		
常務理事	大塚 雄一	H14.6.21	常 勤		日 本 バ ス 協 会 中 央 技 術 委 員 会 委 員		常勤顧問 H13.6.22
理 事	新日 和久	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 都 市 交 通 委 員 会 委 員	札幌市交通局自動車部長	
理 事	富永 基	H10.6.23	非常勤		日 本 バ ス 協 会 都 市 交 通 委 員 会 委 員	株じょうてつ代表取締役社長	
理 事	渡辺 克仁	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 貸 切 委 員 会 委 員	銀嶺バス(株)代表取締役社長	監 事 H 8.6.25
理 事	米子 典良	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 貸 切 委 員 会 委 員	安全永乗交通(株)代表取締役社長	
理 事	小森 宏明	H14.6.21	非常勤	保安・環境対策委員会委員長	日 本 バ ス 協 会 安 全 輸 送 委 員 会 委 員 日 本 バ ス 協 会 中 央 技 術 委 員 会 委 員	ジェイ・アール北海道バス(株)代表取締役社長	
理 事	佐藤 孝	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 安 全 輸 送 委 員 会 委 員	中央観光バス(株)代表取締役社長	
理 事	森崎 義和	H10.6.23	非常勤			東日本バス(株)代表取締役社長	
理 事	長谷川 孝太郎	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 地 方 交 通 委 員 会 委 員	道南バス(株)代表取締役社長	
理 事	木田 尚孝	H14.6.21	非常勤			日交ハイヤー(株)代表取締役	
理 事	緑川 晃	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 高 速 バ ス 委 員 会 委 員	宗谷バス(株)代表取締役社長	
理 事	野村 文彦	H10.6.23	非常勤			十勝バス(株)代表取締役社長	
理 事	國田 充	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 地 方 交 通 委 員 会 委 員	網走バス(株)取締役社長	
理 事	斉藤 勉	H14.6.21	非常勤		日 本 バ ス 協 会 環 境 対 策 委 員 会 委 員	斜里バス(株)代表取締役社長	
理 事	本村 芳規	H11.6.18	非常勤		日 本 バ ス 協 会 運 賃 委 員 会 委 員	くしろバス(株)代表取締役社長	
理 事	今泉 武	H 2.6.20	非常勤			阿寒バス(株)代表取締役	
監 事	村上 公彦	H 8.6.25	非常勤			ニセコバス(株)代表取締役社長	
監 事	吉村 彰二	H14.6.21	非常勤			あつまバス(株)代表取締役社長	
監 事	中村 和雄	H14.6.21	非常勤			根室交通(株)代表取締役社長	

◇社団法人北海道バス協会役員の推移



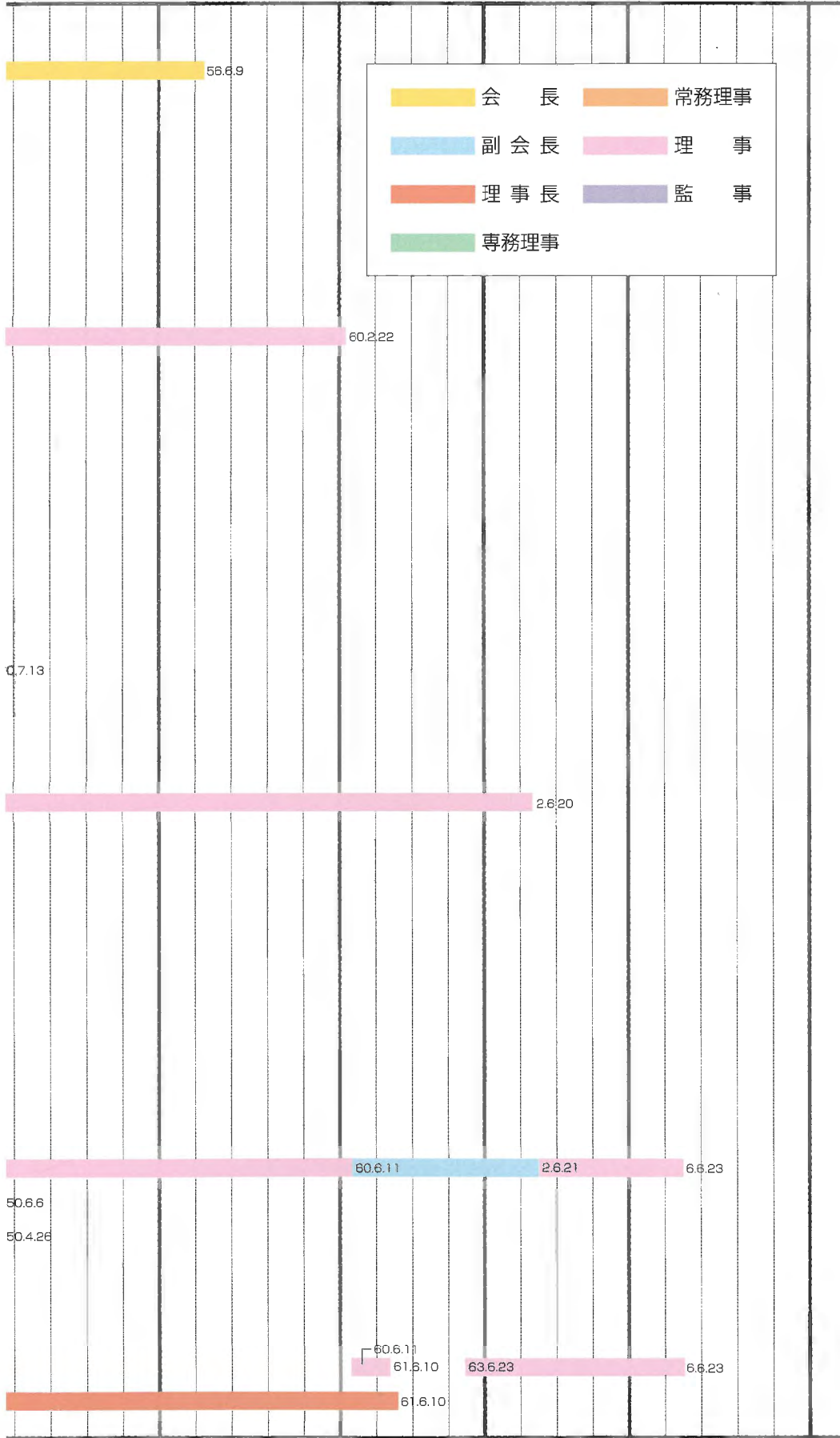
55年

60年

平成元年

5年

10年



56.69

60.22

0.713

2.620

50.66

50.426

60.6.11

2.6.21

6.6.23

60.6.11

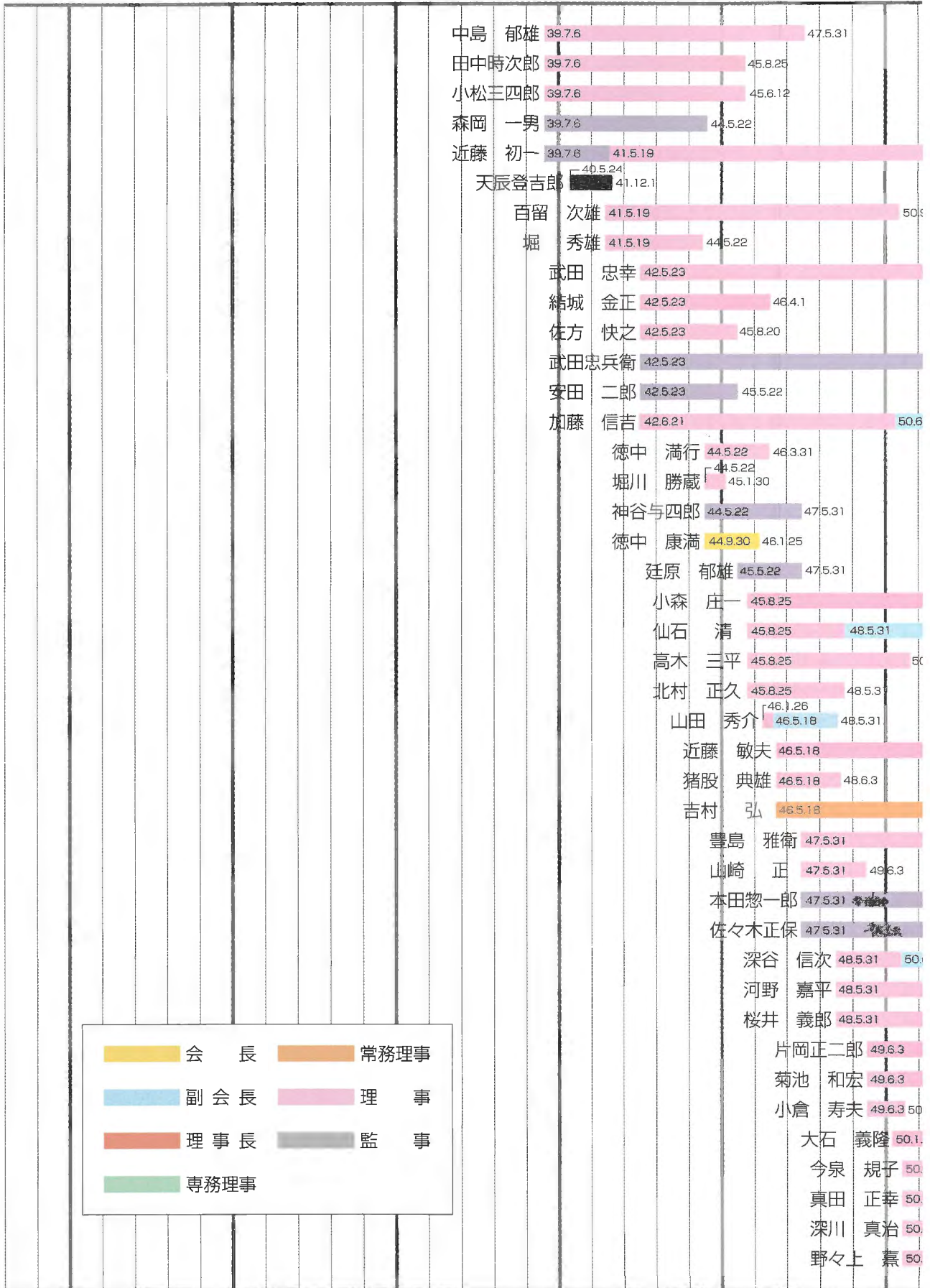
61.6.10

63.6.23

6.6.23

61.6.10

23年 25年 30年 35年 40年 45年 50年



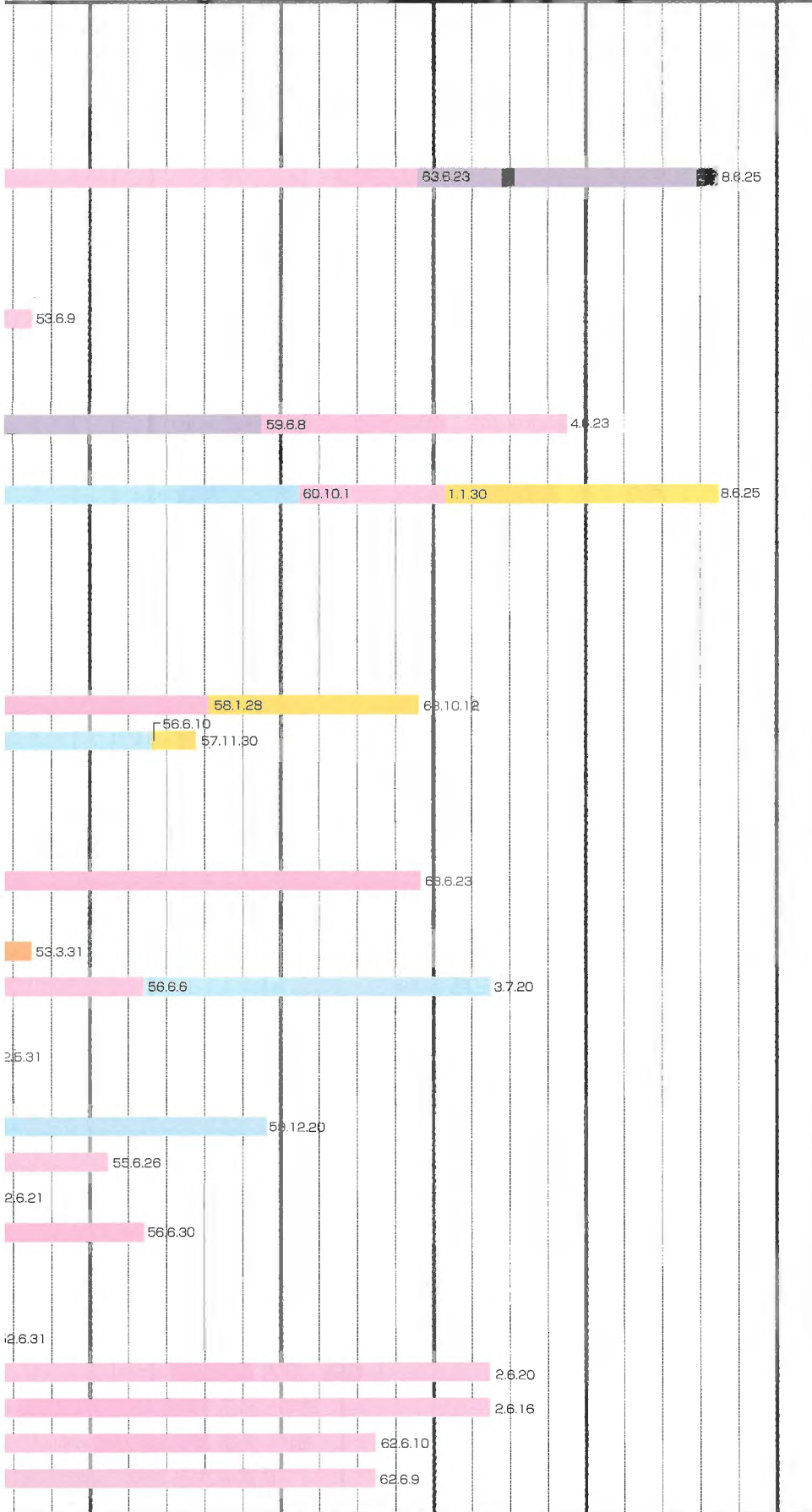
55年

60年

平成元年

5年

10年

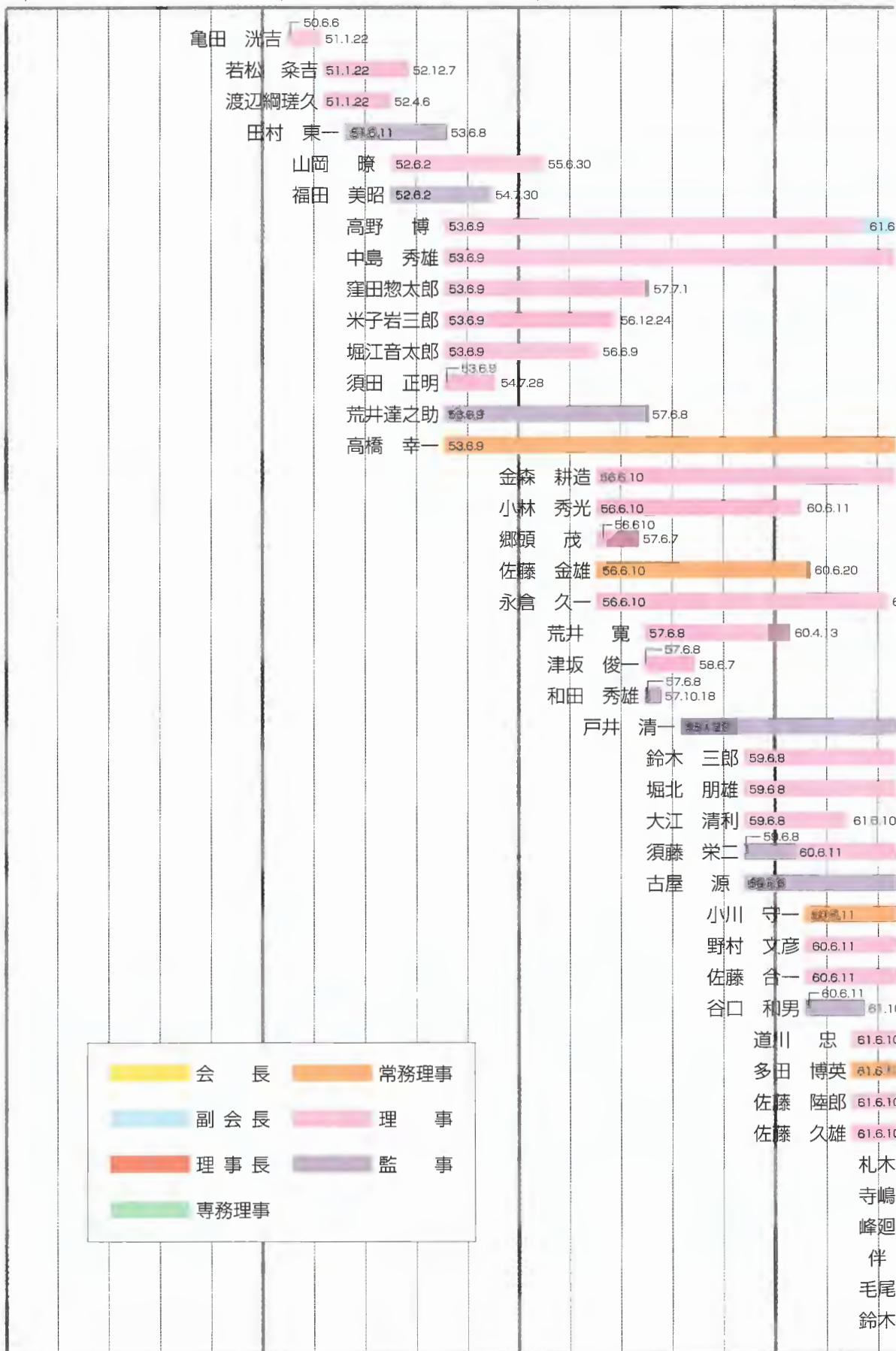


45年

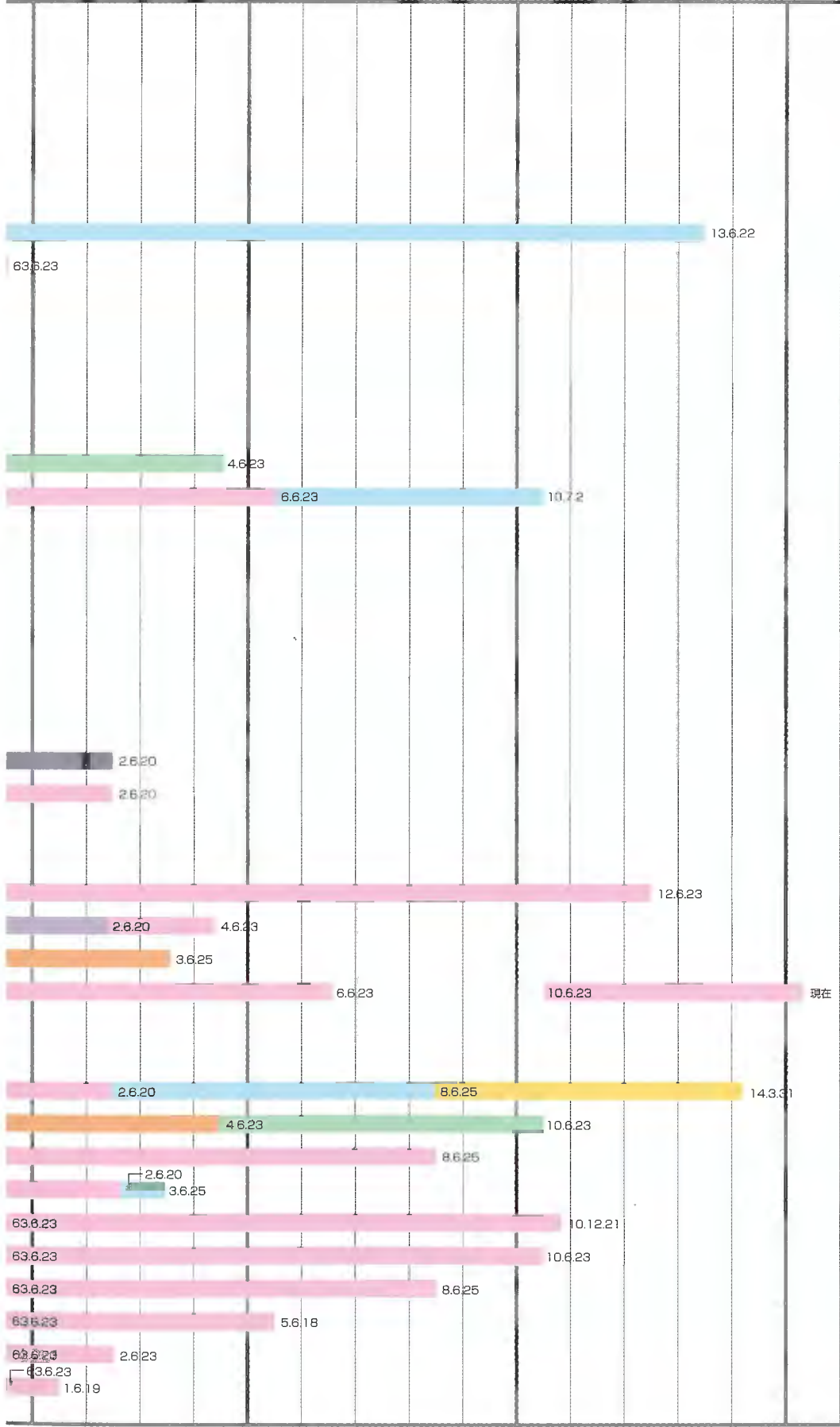
50年

55年

60年



平成元年 5年 10年 15年

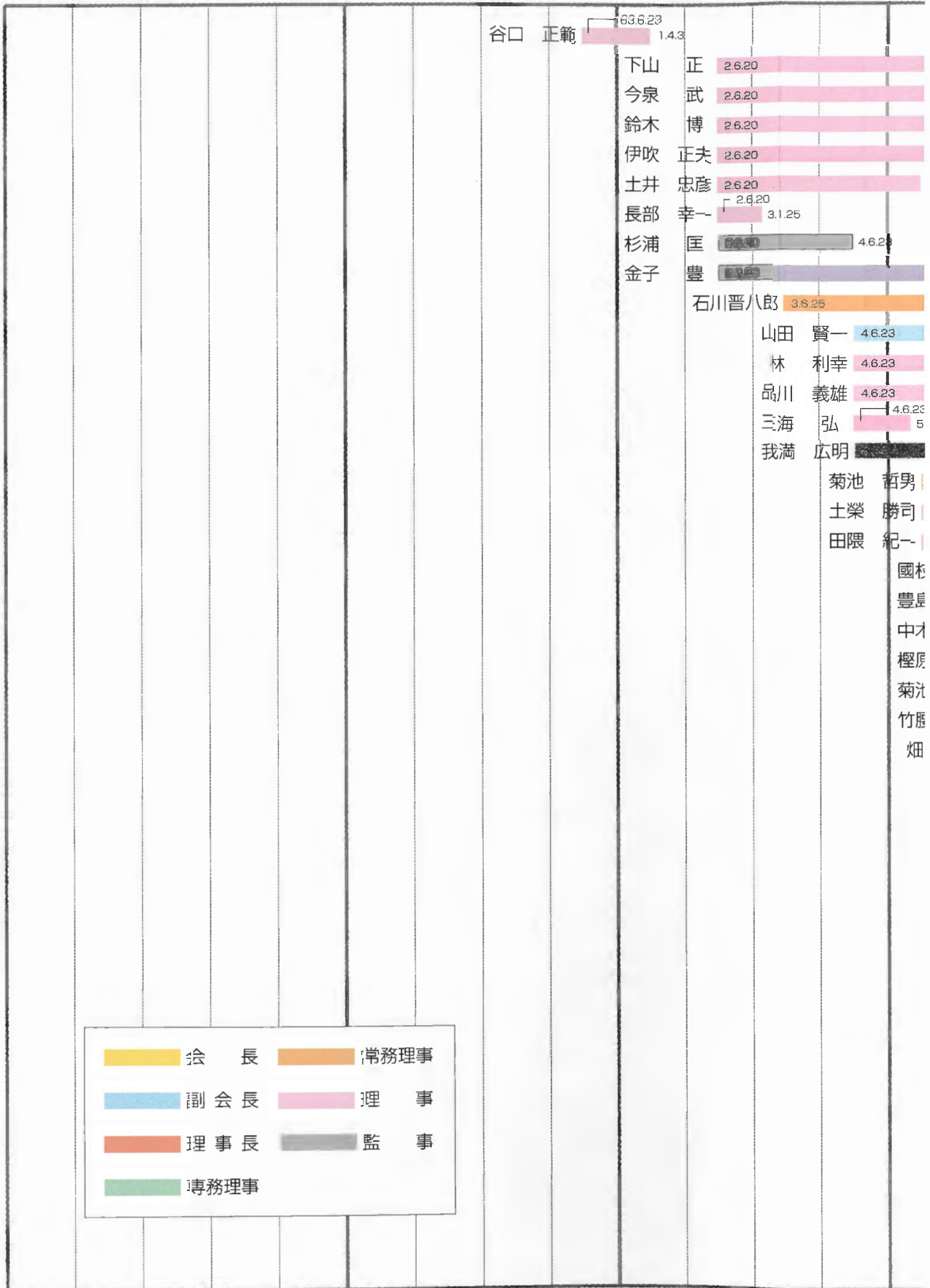


55年

60年

平成元年

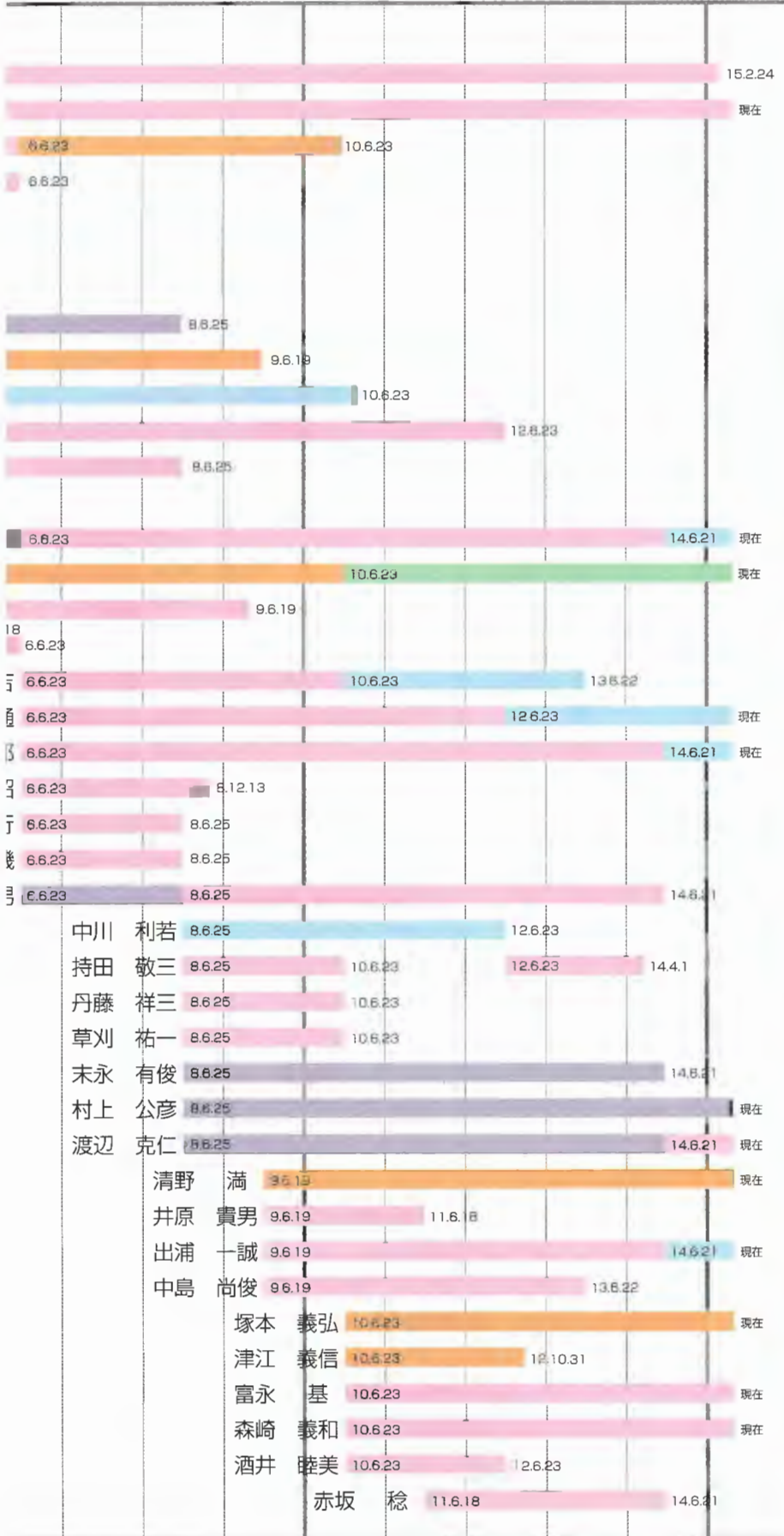
5年



 会 長	 常務理事
 副 会 長	 理 事
 理 事 長	 監 事
 専務理事	

10年

15年



中川 利若 8.6.25 12.6.23

持田 敬三 8.6.25 10.6.23 12.6.23 14.4.1

丹藤 祥三 8.6.25 10.6.23

草刈 祐一 8.6.25 10.6.23

未永 有俊 8.6.25 14.6.21

村上 公彦 8.6.25 現在

渡辺 克仁 8.6.25 14.6.21 現在

清野 満 9.6.19 現在

井原 貴男 9.6.19 11.6.18

出浦 一誠 9.6.19 14.6.21 現在

中島 尚俊 9.6.19 13.6.22

塚本 義弘 10.6.23 現在

津江 義信 10.6.23 12.10.31

富永 基 10.6.23 現在

森崎 義和 10.6.23 現在

酒井 睦美 10.6.23 12.6.23

赤坂 稔 11.6.18 14.6.21

10年

本村 芳視 11.6.18

新見 昌義 11.6.18

菊池 正平

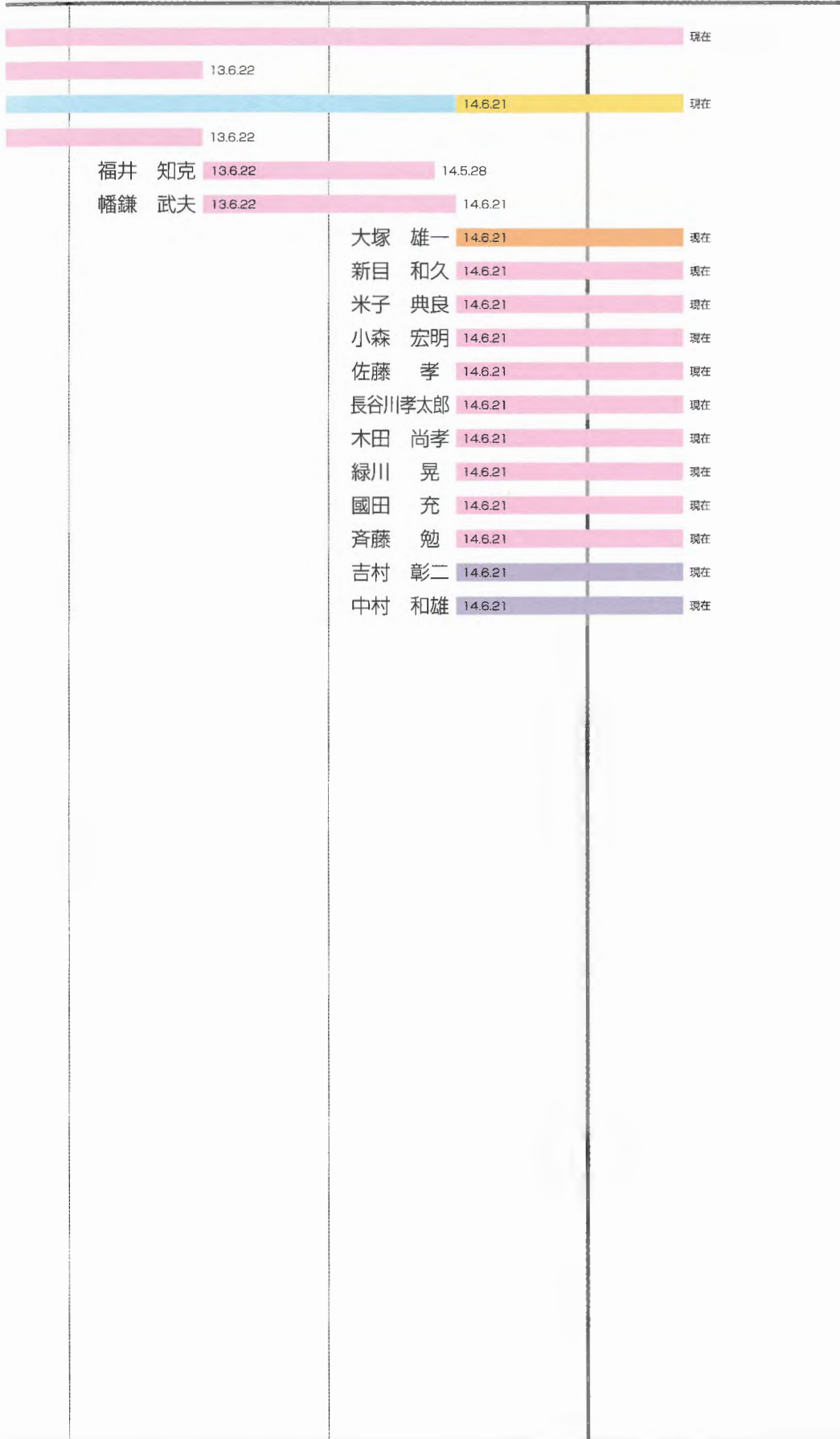
吉田 宣夫

会長 常務理事

副会長 理事

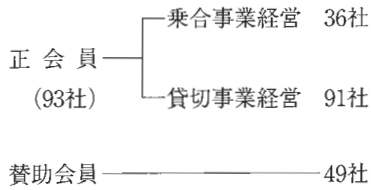
専務理事 監事

15年



◇社団法人北海道バス協会の構成と組織

1. 構成（平成15年4月1日現在）

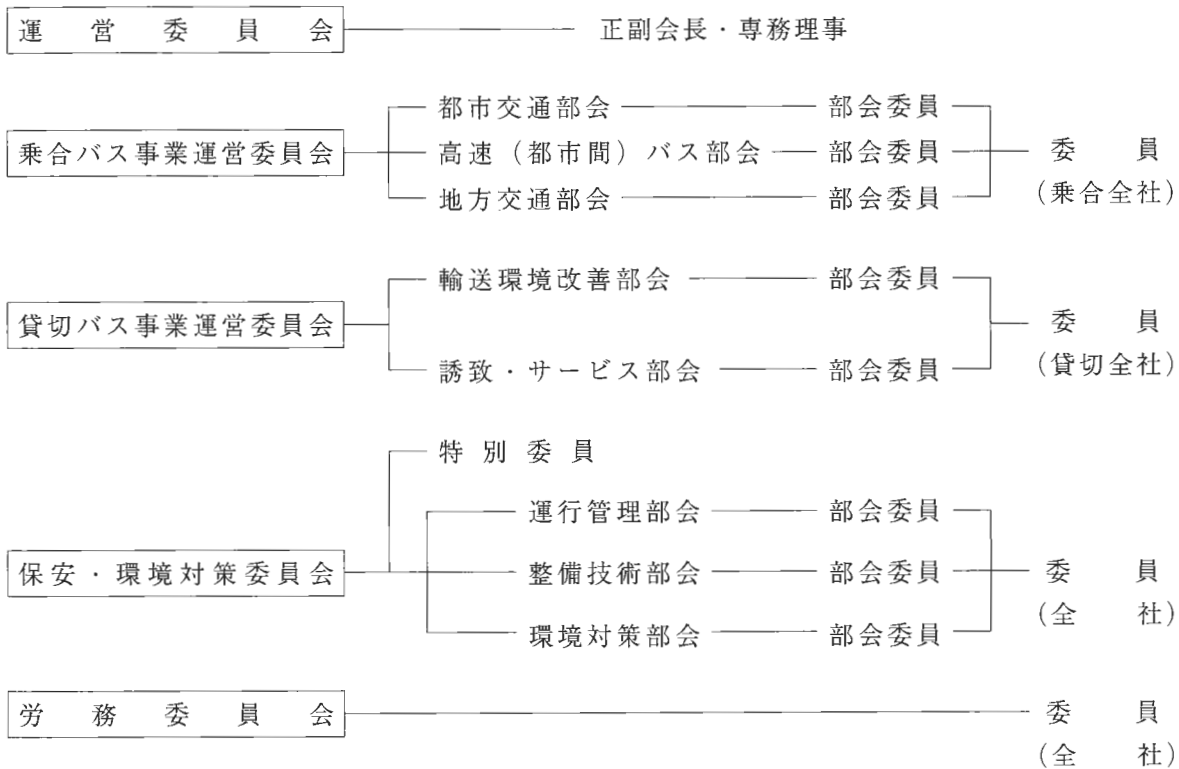


2. 機関

- 総 会
- 理 事 会
- 監 事 会

3. 委員会

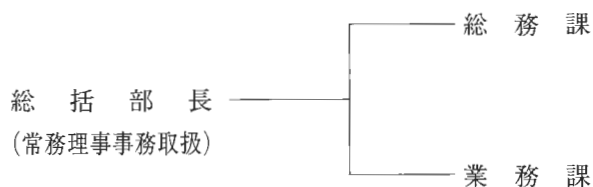
(1) 常設委員会



(2) 特別委員会



4. 事務局



◇社団法人北海道バス協会員名簿

1. 正会員

(平成15年4月1日現在)

支局別	番号	事業者名	代表者	郵便番号	住所	資本金 (千円)	路線軒 (km)	車両数(平成14年9月30日現在)			従業員数 (人)
								乗合(両)	貸切(両)	計(両)	
札幌	1	北海道中央バス株式会社	菊池 正平	047-8601	小樽市色内1丁目8番6号	2,100,000	4,041	1,068	28	1,096	2,091
	2	札幌市交通局	片桐 政美	004-8555	札幌市厚別区大谷地東2丁目4番1号	5,177,873	263	372	0	372	779
	3	株式会社じょうてつ	富永 基	062-0904	札幌市豊平区豊平4条9丁目1番1号	200,000	210	93	12	105	172
	4	ニセコバス株式会社	村上 公彦	048-1512	虻田郡ニセコ町字中央通56	10,000	1,203	19	42	61	131
	5	夕張鉄道株式会社	黒澤 良之	068-0425	夕張市若菜2番地19	110,000	213	37	26	63	117
	6	銀嶺バス株式会社	渡辺 克仁	006-0832	札幌市手稲区曙2条4丁目4番65号	130,000	345	6	46	52	122
	7	北都交通株式会社	武田 裕幸	065-0030	札幌市東区北30条東1丁目1番28号	250,000	1,460	63	70	133	272
	8	千歳相互観光バス株式会社	沼田 勝次	066-0055	千歳市里美2丁目1番5	31,125	33	20	41	61	122
	9	札幌観光バス株式会社	畑 幸男	004-0811	札幌市清田区美しが丘1条9丁目1番1号	55,500			44	44	103
	10	安全永楽交通株式会社	米子 典良	006-0002	札幌市手稲区西宮の沢2条1丁目517-1	55,000			36	36	76
	11	株式会社北海道観光バス	須藤 栄二	004-0802	札幌市清田区里塚2条5丁目3番3号	25,000			44	44	108
	12	国際観光バス株式会社	伊藤 博隆	003-0029	札幌市白石区平和通14丁目北2	60,000			21	21	46
	13	こだま交通株式会社	阿部 益一	047-0027	小樽市堺町8番5号	10,000			6	6	10
	14	ばんけい観光バス株式会社	我満 広明	064-0945	札幌市中央区盤渓475番地	68,000	24	7	19	26	42
	15	株式会社エクセルバス	長谷 朋之	004-0861	札幌市清田区北野1条2丁目8番2号	41,000			44	44	109
	16	札幌第一観光バス株式会社	川北 幸二	065-0021	札幌市東区北21条東1丁目1番39号	50,000	231	13	41	54	107
	17	三洋観光バス株式会社	川上 修弘	006-0004	札幌市手稲区西宮の沢4条4丁目297-1	35,000			30	30	46
	18	はまなす観光バス株式会社	日笠 友英	061-1270	北広島市大曲2番地6	10,000			32	32	49
	19	時計台バス株式会社	廣田 和夫	003-0012	札幌市白石区中央2条5丁目2-14	60,000			40	40	86
	20	イナホ観光株式会社	嘉屋 英樹	048-2402	余市郡仁木町大江2丁目1番地	25,000			13	13	21
	21	ジェイ・オール北海道バス株式会社	小森 宏明	060-0906	札幌市東区北6条東3丁目3番20号	3,000,000	1,466	296	29	325	661
	22	三和交通株式会社	萩原登志男	061-3241	石狩市新港西1丁目703-1	58,000			32	32	60
	23	株式会社北観光	北 壽	061-3241	石狩市新港西1丁目702番地16	10,000			15	15	29
	24	岩見沢観光バス株式会社	内藤 康守	069-0362	岩見沢市上幌向1条2丁目1194番地1	28,000			13	13	22
	25	株式会社スポーツバス	佐々木敏行	061-3241	石狩市新港西1丁目769番3	50,000			8	8	17
	26	有限会社ドリーム観光バス	宗方 敏浩	065-0042	札幌市東区本町2条8丁目2番6号	24,000			17	17	41
	27	北日本トランスポート株式会社	山口 久平	061-1353	恵庭市島松本町4丁目1番12号	32,000			41	41	56
	28	株式会社ヤマニ観光	山本 茂	065-0041	札幌市東区本町1条10丁目3番34号	35,000			13	13	17
	29	有限会社岩内海同運輸	酒井 金一	045-0026	岩内郡岩内町字御崎6番地4	4,000			3	3	4
	30	北海道フーズ輸送株式会社	渡邊 英俊	061-3241	石狩市新港西1丁目702-22	48,000			8	8	11
	31	中央観光バス株式会社	佐藤 孝	062-0051	札幌市豊平区月寒東1条19丁目3-49	50,000			76	76	155
	32	丘珠観光開発株式会社	後藤 稔	007-0873	札幌市東区伏古13条5丁目8番1号	10,000			5	5	5
	33	有限会社誠和運輸	小原 好造	073-1104	樺戸郡新十津川町字弥生3番地15	7,000			5	5	7
	34	株式会社公益社	荏原 泉	060-0063	札幌市中央区南3条西9丁目998番地14	50,000			3	3	6
	35	株式会社すずらん	斉藤 秀市	062-0936	札幌市豊平区平岸6条14丁目2番3号	90,000			4	4	9
						9,489	1,994	907	2,901	5,709	

(平成15年4月1日現在)

支局別	番号	事業者名	代表者	郵便番号	住所	資本金 (千円)	路線長 (km)	車両数(平成14年9月30日現在)			従業員数 (人)
								乗合(両)	貸切(両)	計(両)	
函館	1	函館バス株式会社	出浦 一誠	040-0024	函館市高盛町10番1号	145,000	1,090	281	13	294	359
	2	有限会社八雲ハイヤー	大久保玉子	049-3107	山越郡八雲町本町201番地	3,000			6	6	12
	3	函館タクシー株式会社	岩塚 晃一	040-0022	函館市日乃出町22番38号	30,000	10	8	15	23	42
	4	有限会社東ハイヤー	湯浅 平男	049-4501	瀬棚郡北桧山町78	5,000			14	14	18
	5	桧山観光バス株式会社	田中 富雄	042-0932	函館市湯川町3丁目8番地2号	47,000			26	26	59
	6	東日本バス株式会社	森崎 義和	041-0802	函館市石川町226-6	10,000			25	25	58
	7	有限会社おしゃまんべ交通	北川 佳嗣	049-3521	山越郡長万部町字長万部31番地	9,200			4	4	8
	8	大沼観光バス株式会社	小杉 政義	040-0034	函館市大森町20番12号	30,000			20	20	46
	9	キングハイヤー株式会社	今川 芳久	041-0806	函館市美原2丁目17番1号	10,000			15	15	28
						1,100	289	138	427	630	
室蘭	1	道南バス株式会社	長谷川孝太郎	050-0083	室蘭市東町3丁目25番3号	172,215	1,582	289	63	352	704
	2	あつまバス株式会社	吉村 彰二	059-1605	勇払郡厚真町字本郷229-1	12,000	169	12	25	37	56
	3	苫小牧市交通部	桜井 昭二	053-0052	苫小牧市新開町4丁目7番11号	4,096,397	179	89	5	94	151
	4	日交ハイヤー株式会社	木田 尚孝	057-0013	浦河郡浦河町大通2丁目28番地	30,000			18	18	26
	5	酒井運輸株式会社	酒井 睦美	056-0027	静内郡静内町駒場5番20号	21,000			13	13	22
	6	株式会社シノヤマ観光自動車	篠山 剛	050-0073	室蘭市宮の森町4丁目23番1号	23,000			26	26	64
	7	株式会社鐵蘭バス	陣上 雅人	050-0082	室蘭市寿町2丁目19番1号	10,000			21	21	41
	8	どうなん交通株式会社	吉田 淳一	050-0083	室蘭市東町3丁目25番3号	10,000			20	20	37
	9	日軽北海道株式会社	永見 榮太	053-0833	苫小牧市日新町2丁目2番23号	100,000			11	11	11
	10	酒井運送株式会社	酒井 明光	058-0013	様似郡様似町緑町140番地	10,000			6	6	7
	11	株式会社中田商会	中田 稔	050-0083	室蘭市東町3丁目16番1号	20,000			19	19	22
	12	藤田荷役株式会社	住本 勝美	053-0021	苫小牧市若草町5丁目3番5号	40,000			10	10	13
	13	社管貨物運輸株式会社	毛利 順一	052-0101	有珠郡社管町字滝之町283番地	10,000			14	14	17
	14	株式会社苫小牧協和サービス	加賀佐太幸	053-0005	苫小牧市元中野町2丁目7番9号	30,000			10	10	9
						1,930	390	261	651	1,180	
旭川	1	道北バス株式会社	宗万 明	070-0821	旭川市近文町16丁目2698番地1	90,000	1,657	161	26	187	338
	2	名士バス株式会社	武田忠兵衛	096-0014	名寄市西4条南10丁目1番地4	10,000	167	18	15	33	48
	3	旭川電気軌道株式会社	豊島 弘通	078-8213	旭川市3条通18丁目左3号	357,000	208	117		117	172
	4	沿岸バス株式会社	下山 正	078-4103	苫前郡羽幌町南3条2丁目2番地2	20,000	609	64	49	113	232
	5	宗谷バス株式会社	緑川 晃	097-0022	稚内市中央2丁目11番29号	27,000	1,288	96	46	142	287
	6	士別軌道株式会社	木村 博次	095-0022	士別市西2条6丁目1931番地	10,000	79	12	18	30	36
	7	近藤バス株式会社	近藤 初一	070-0026	旭川市東6条9丁目1-11	10,000			16	16	26
	8	てんてつバス株式会社	田口 春美	077-0005	留萌市船場町1丁目47番地	35,000	44	4	18	22	25
	9	宮本バス株式会社	宮本 隆徳	071-0215	上川郡美瑛町扇町	30,000			13	13	29
	10	ふらのバス株式会社	畑中 進	076-0057	富良野市住吉町1番1号	50,000	137	13	18	31	52
	11	有限会社藤観光バス	檜森 正春	078-3621	苫前郡苫前町字古丹別188番地	10,000			8	8	13

(平成15年4月1日現在)

支局別	番号	事業者名	代表者	郵便番号	住所	資本金 (千円)	路線杆 (km)	車両数(平成14年9月30日現在)			従業員数 (人)
								乗合(両)	貸切(両)	計(両)	
旭川	12	北空知バス株式会社	久保田勝利	074-0005	深川市5条8番11号	50,000	134	19	24	43	82
	13	旭川中央ハイヤー株式会社	柏葉 義雄	070-0823	旭川市緑町15丁目	18,000			10	10	15
	14	株式会社暑寒観光	遠藤 健造	077-0214	増毛郡増毛町島中町1丁目27番地	41,000			6	6	10
	15	ホッコウ商事株式会社	井川美佳子	079-8443	旭川市流通団地3条5丁目14番地	20,000			10	10	8
	16	株式会社あさでん	大上 修一	070-0982	旭川市春光5区2条3丁目283番地	50,000	262	75	22	97	157
							4,585	579	299	878	1,530
帯広	1	十勝バス株式会社	野村 文彦	080-2463	帯広市西23条北1丁目1番1号	45,000	1,176	123	26	149	258
	2	北海道拓殖バス株式会社	中木雄三郎	080-0351	河東郡音更町字然別北5線西37番地	10,000	945	51	21	72	108
	3	株式会社大一ハイヤー	大須賀真太郎	080-0019	帯広市西9条南10丁目3番地	12,000			29	29	44
	4	士観交通株式会社	西部 竹男	080-1213	河東郡士幌町字士幌西1線167番地	10,000			17	17	25
	5	おびうん観光株式会社	田中 廣美	080-2470	帯広市西20条南1丁目14-15	40,750			30	30	73
	6	株式会社まりもハイヤー	海野 利雄	080-0010	帯広市大通南17丁目12番地	12,000			9	9	17
						2,121	174	132	306	525	
北見	1	北海道北見バス株式会社	関野 達夫	090-8503	北見市南町1丁目5番4号	240,000	1,120	88	10	98	186
	2	網走バス株式会社	國田 充	093-0012	網走市南2条西1丁目15番地	60,000	617	45	22	67	165
	3	北紋バス株式会社	和田 輝彦	094-0023	紋別市元紋別678番地	10,000	552	38	10	48	73
	4	斜里バス株式会社	斉藤 勉	099-4112	斜里郡斜里町港町16番地16	30,000	242	10	29	39	106
	5	網走交通バス株式会社	富田 勇	093-0046	網走市新町2丁目3番1号	10,000	64	6	36	42	79
	6	株式会社たいせつ	中山 登	099-2323	網走郡女満別町西3条2丁目5-1	44,500			23	23	35
						2,595	187	130	317	644	
釧路	1	くしろバス株式会社	本村 芳規	085-0063	釧路市文苑2丁目1番1号	90,000	876	114	21	135	175
	2	阿寒バス株式会社	今泉 武	085-0062	釧路市愛国191番地208	74,000	1,494	96	32	128	197
	3	根室交通株式会社	中村 和雄	087-0027	根室市光和町2丁目10番地2	36,000	583	26	12	38	66
	4	釧路衛星株式会社	斎藤 和子	088-0606	釧路郡釧路町中央3丁目50番地	10,000			23	23	40
	5	根室観光交通株式会社	三日月幸子	087-0024	根室市宝林町5丁目2番地	10,000			7	7	11
	6	株式会社旭観光バス	松實 武夫	086-1051	標津郡中標津町東11条北1丁目1	47,000			19	19	37
	7	株式会社太平洋交通	山本 博	085-0821	釧路市鶴ヶ岱3丁目9番3号	38,000			16	16	21
						2,953	236	130	366	547	
	計93社 (乗合事業者36社、内専業者2社) (貸切事業者91社、内専業者57社)						24,773	3,849	1,997	5,846	10,765

2. 賛助会員

(平成15年4月1日現在)

番号	事業者名	代表者	郵便番号	住所
1	日産ディーゼル北海道販売株式会社	中谷 健夫	004-0052	札幌市厚別区厚別中央2条2丁目1-1
2	日産ディーゼル旭川販売株式会社	佐藤 雅志	071-8131	旭川市末広1条15丁目5番26号
3	北海道いすゞ自動車株式会社	小佐野隆正	064-8577	札幌市中央区宮の森2条1丁目2番55号
4	北海道日野自動車株式会社	吉留 盛夫	007-8507	札幌市東区東苗穂2条3丁目2番15号
5	北海道三菱ふそう自動車販売株式会社	工藤 直昭	003-0012	札幌市白石区中央2条1丁目1番93号
6	いすゞ自動車株式会社	井田 義則	140-8722	東京都品川区南大井6丁目26番1号 大森ベルポートA館
7	三菱自動車工業株式会社	ロルフ・エクロト	108-8410	東京都港区港南2丁目16-4
8	株式会社ボッシュオートモーティブシステム 札幌事務所	早弓 慧司	060-0033	札幌市中央区北4条東2丁目8-2
9	株式会社ミクニ 札幌営業所	水上 清隆	007-0847	札幌市東区北47条東16丁目1-40
10	レシップ株式会社 札幌営業所	若原 幸弘	062-0009	札幌市豊平区美園9条3丁目3番1号
11	千代田電装工業株式会社 札幌支店	山内 弘次	003-0872	札幌市白石区米里2条4丁目2-1
12	日野自動車株式会社 札幌事務所	蛇川 忠暉	007-0802	札幌市東区東苗穂2条3丁目2-12
13	市岡株式会社	市橋 洋志	460-0008	名古屋市中区栄3丁目19番4号
14	天龍工業株式会社	福西 紀雄	504-0814	岐阜県各務原市蘇原興亜町4-1
15	東和ボアール工業株式会社	牧野 照雄	007-0885	札幌市東区北丘珠5条4丁目4番60号
16	泰平電機株式会社	武井 英俊	174-0051	東京都板橋区小豆沢1丁目8番4号
17	株式会社清野商会	清野 和良	060-0034	札幌市中央区北4条東4丁目3番地
18	株式会社小田原機器	津川 善夫	250-0005	小田原市中町1丁目11番3号
19	株式会社オージ	高木 正男	115-0043	東京都北区神谷1丁目1番1号
20	北海道アトラス株式会社	川西 稔	062-0009	札幌市豊平区美園9条2丁目6番4号
21	ファーストソニック株式会社	池田 國夫	063-0803	札幌市西区二十四軒3条7丁目2番39号
22	株式会社ケイエムアドシステム 札幌営業所	養目 光夫	064-0804	札幌市中央区南4条西1丁目 第一札幌ビル
23	ゴールドキング株式会社	小澤 賢記	454-0912	名古屋市中川区野田1丁目380
24	矢崎総業北海道販売株式会社	村松 茂	062-8532	札幌市豊平区福住3条2丁目4番5号
25	パナソニックカーエレクトロニクス株式会社 北海道支店	田上 善雄	003-0029	札幌市白石区平和通14丁目北1番23号
26	福田実業株式会社	福田 博巳	006-0807	札幌市手稲区新発寒7条2丁目5番26号
27	株式会社五光製作所 札幌出張所	松本 昇悦	065-0016	札幌市東区北16条東5丁目 宮川ビル
28	クラリオン販売株式会社 札幌営業所	本山 勝彦	064-0920	札幌市中央区南20条西11丁目1番5号
29	株式会社北海道橋本チェーン	井上 謙一	060-0031	札幌市中央区北1条東8丁目9番地
30	日本電池株式会社 北海道支店	中川 渉	060-0002	札幌市中央区北2条西4丁目1番地 北海道ビル7階
31	日本シール株式会社 東京営業所	中尾 明	107-0052	東京都港区赤坂4丁目1番20号
32	横浜ゴム株式会社 タイヤ国内技術サービス部	谷川 晴一	063-0061	札幌市西区西町北12丁目2番1号
33	株式会社三共システム工房	成田 正史	063-0061	札幌市西区西町北2丁目2番6号
34	住江織物株式会社	近藤 貞彦	542-8504	大阪市中央区南船場3丁目11番20号
35	株式会社サンク	安藤 輝幸	003-0021	札幌市白石区栄通り15丁目9番30号
36	株式会社ブリヂストン 北海道支店	山下 明	003-0803	札幌市白石区菊水3条5丁目1番1号
37	日本車輛洗滌機株式会社 北海道支店	増田 晴紀	003-0023	札幌市白石区南郷通14丁目北4-11
38	株式会社三洋トレーディング	川上 正美	047-0008	小樽市築港8番4号
39	イコマ北海道株式会社	中村 正秀	003-0002	札幌市白石区東札幌2条4丁目8番21号
40	日新ガラス興業株式会社	伊藤 伸行	063-0835	札幌市西区発寒15条4丁目12-1
41	富士自動車工業株式会社	山崎 市郎	011-0923	札幌市北区新川3条20丁目1番1号
42	株式会社三光産業	高橋 繁樹	080-0010	帯広市大通南16丁目18番地
43	日産ディーゼル工業株式会社	橋本 透	362-8523	埼玉県上尾市大字壺丁目1番地
44	株式会社奥原商会	奥原 宏	080-2460	帯広市西20条北1丁目3番30号
45	株式会社一水製作所	水尻 一郎	115-0051	東京都北区浮間3丁目7番2号
46	株式会社コシダテック 札幌営業所	加藤 康弘	001-0020	札幌市北区北20条西3丁目
47	スバルファイナンス株式会社	三宅 一弘	150-0013	東京都渋谷区恵比寿1丁目20番8号
48	有限会社北海道バス販売	畑山 和男	078-8233	旭川市豊岡3条4丁目5-10
49	株式会社コンピューター・ビジネス	小野 俊一	078-8801	旭川市緑が丘東1条4丁目2番14号

◇社団法人北海道バス協会定款

第 1 章 総 則

(名 称)

第1条 本協会は、社団法人北海道バス協会という。

(事務所)

第2条 本協会は、事務所を札幌市中央区北1条西19丁目2番地14に置く。

(目 的)

第3条 本協会は、一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業並びに特定旅客自動車運送事業の公益性の維持と健全な発展のため、公共輸送機関としての使命を遂行し、広く社会に貢献するとともに、会員相互の連携と協調を図ることを目的とする。

(事 業)

第4条 本協会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

- (1) 業務の調査研究、資料の収集及び情報交換
- (2) 団体としての意見の公表、又は国会、道市町村議会及び行政庁に対する申出
- (3) バス事業の健全な維持発展方策の推進
- (4) 輸送の安全を図るための対策と運動
- (5) バス施設等の整備に対する助成及び旅客の利便の増進とサービスの向上
- (6) 環境保全とバス交通システム及び走行環境の改善
- (7) 会員の行う業務に必要な共同施設及び共同設備の管理運営
- (8) バス事業の経営基盤の安定を確保するための事業を行う旅客自動車運送事業者の全国団体に対する出捐
- (9) 輸送秩序の維持方策の促進
- (10) 行政庁及び関係団体が行う旅客誘致への協力
- (11) 行政庁からの通知の伝達及び法規の施行のための措置に対する協力
- (12) 前各号のほか本会の目的を達成するために必要な事業

(遵守事項)

第5条 本協会は、次の事業を行わない。

- (1) 営利を目的とする事業
- (2) 法令に違背する事業

第 2 章 会 員

(種 別)

第6条 本協会の会員は、次のとおりとし、正会員をもって民法上の社員とする。

(1) 正会員

北海道内において一般乗合旅客自動車運送事業、又は一般貸切旅客自動車運送事業もしくは特定旅客自動車運送事業を営む法人又は個人、及びその団体で北海道内の各地区バス協会の推薦を受けて入会した者

(2) 賛助会員

本協会の事業を賛助するために入会した法人・個人又は団体

(入 会)

第7条 前条の資格を有して入会しようとする者は、会長が別に定める申込書により申し込まなければならない。

2 入会は、総会が別に定める基準により、理事会においてその可否を決定し、会長が本人に通知するものとする。

3 入会申込の記載事項に異動を生じたときは、速やかに届出なければならない。

(入会金及び会費)

第8条 正会員は、総会において別に定める入会金及び会費を納入しなければならない。

2 賛助会員は、総会において別に定める賛助会費を納入しなければならない。

3 既納の入会金及び会費は、返還しないものとする。

(資格喪失)

第9条 本協会の正会員及び賛助会員は、次の事由に該当するときは、その資格を喪失する。

- (1) 退会したとき
- (2) 禁治産及び準禁治産の宣告を受けたとき
- (3) 死亡もしくは失踪宣告を受け、又は会員である団体が消滅したとき
- (4) 除名されたとき
- (5) 本会が解散したとき

(退 会)

第10条 正会員及び賛助会員は、前条の規定にかかわらず、書面による届出をもって任意に退会することができる。

- 2 正会員及び賛助会員が1年以上にわたり会費を納入しないときは、理事会の議決を経て、その会員が退会したものとして処理することができる。

(除 名)

第11条 会員が次の各号の1に該当するときは、総会において3分の2以上の議決に基づき除名することができる。この場合、その会員に対し議決の前に弁明の機会を与えなければならない。

- (1) 本協会の名誉を傷つけ、又は信用を失うような行為があったとき
- (2) 本協会の定款または規則に違背する行為があったとき
- (3) 本協会の総会の議決を無視する行為があったとき

(権 利)

第12条 正会員は、本協会に対して次の権利を有する。

- (1) 本協会の会務及び財産の内容について書類の閲覧又は意見の申立

(権利の喪失)

第13条 退会した者及び除名された者は、会員としての一切の権利を失い、既納の入会金、会費その他本協会の資産に対して、何等の請求をすることができない。

第 3 章 役 員 等

(役 員)

第14条 本協会に、次の役員を置く。

- (1) 会 長 1名
- (2) 副会長 4名以内
- (3) 専務理事 1名
- (4) 常務理事 3名以内
- (5) 理 事 25名以内 (会長、副会長、専務理事、常務理事を含む。)
- (6) 監 事 3名以内

(役員を選任)

第15条 理事及び監事は、総会において正会員の中から選任する。ただし、総会において必要と認めるときは、正会員以外から理事4名以内、監事1名を選任することができる。

- 2 会長、副会長、専務理事、常務理事は、理事の互選とする。
- 3 理事及び監事は、相互にこれを兼ねることができない。

(役員職務)

第16条 会長は、本協会を代表し、会務を総理する。

- 2 副会長は会長を補佐し、会長が欠席のとき又は空席となったときは、会長があらかじめ定めた順位に従い、その職務を行なう。
- 3 専務理事は、会長及び副会長を補佐し、本協会の業務を総括する。
- 4 常務理事は、本協会の業務を分担処理する。
- 5 理事は、理事会を構成し、本協会の業務を執行する。
- 6 監事は、民法第59条に定める職務を行う。

(役員任期)

第17条 任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、選任の翌年から起算して2年目に開催される定時総会の日をもって任期満了の日とする。

- 2 欠員を生じたときは、特に補選の必要ある場合のほか、次の改選期まで補選を延期する。
- 3 補欠のため、又は他の理由で改選期の中間に選任された役員任期は、次の改選期までとする。
- 4 役員は、辞任又は任期満了後においても、後任者が就任するまでは、原則としてその職務を行うことができる。

(役員報酬)

第18条 役員は無給とする。ただし、常勤の役員は有給とすることができる。

- 2 役員には、費用を弁償することができる。
- 3 前2項に関し必要な事項は、総会の議決を経て、会長が別に定める。

(顧問)

第19条 本協会に顧問若干名を置くことができる。

- 2 顧問は、理事会の同意を経て、学識経験者の中から会長が委嘱する。
- 3 顧問は、会長の諮問に応じ意見を述べ、又は会議に出席して意見を述べることができる。

第4章 総会

(構成)

第20条 総会は、正会員をもって構成する。

(権限)

第21条 総会は、次の事項を議決する。

- (1) 定款の変更及び解散又は合併
- (2) 財産及び資産運用とその状況
- (3) 借入金の最高限度額
- (4) 事業計画並びに収支予算及び決算
- (5) 会費の額とその徴収方法
- (6) 役員を選任及び解任
- (7) 前各号のほか、本協会運営に関する重要事項

(種別及び開催)

第22条 総会は、定時総会及び臨時総会の2種とする。

- 2 定時総会は、毎年度決算後3か月以内に開催する。
- 3 臨時総会は、次の各号のいずれかに該当する場合に開催する。
 - (1) 理事会が必要と認めた招集を請求したとき
 - (2) 正会員の3分の1以上から、又は監事から会議の目的を記載した書面により、招集の請求があったとき

(招集)

第23条 総会は、会長が招集する。

- 2 会長は、前条第3項の規定による請求があったときは、その日から30日以内に臨時総会を招集しなければならない。
- 3 総会を招集するときは、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって、開催日の14日前までに正会員に通知しなければならない。

(議長)

第24条 総会の議長は会長がこれにあたる。

(定足数等)

第25条 正会員は、それぞれ1個の表決権を有する。

- 2 総会は、正会員の過半数の出席がなければ開会し、議決することができない。
- 3 総会の議事は、この定款に別に定めるもののほか、出席した正会員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(書面表決)

第26条 総会に出席できない正会員は、あらかじめ通知された事項について書面をもって表決し、又は他の出席正会員に表決

権の行使を委任することができる。この場合には、その正会員は出席したものとみなす。

(議事録)

第27条 総会の議事録については、少なくとも次の事項を記載し、議長及びその総会において選任された議事録署名人2名以上がこれに署名・押印しなければならない。

- (1) 日時及び場所
- (2) 正会員の現在数、出席正会員数及び出席者役職氏名（書面表決者及び表決委任者にあつては、その旨を付記すること。）
- (3) 議案並びに議事の経過の要領及びその結果
- (4) 議事録署名人の選任に関する事項

第 5 章 理 事 会

(構 成)

第28条 理事会は、理事をもって構成する。

(定足数等)

第29条 理事会は、理事の3分の2以上が出席し、その過半数をもって決定する。

- 2 会長は、理事会に監事を出席させ、意見を求めることができる。

(権 限)

第30条 理事会は、次の事項を議決する。

- (1) 総会に提案すべき事項
- (2) 総会の議決した事項の執行に関する事項
- (3) 諸規程の制定及び改廃に関する事項
- (4) 本協会加入及び第10条第2項に関する事項
- (5) その他総会の議決を要しない会務の執行に関する事項

(種別及び開催)

第31条 理事会は、定例理事会及び臨時理事会の2種とする。

- 2 定例理事会は、年6回開催する。
- 3 臨時理事会は、次の各号のいずれかに該当する場合に開催する。
 - (1) 会長が必要と認めるとき
 - (2) 理事現在数の3分の1以上から、又は監事から、会議の目的を記載した書面により招集の請求があったとき

(招 集)

第32条 理事会は、会長が招集する。

- 2 会長は、前条第3項第2号の請求があったときは、30日以内に臨時理事会を招集しなければならない。
- 3 理事会を招集するときは、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって、開催日の7日前までに理事に通知しなければならない。

(議 長)

第33条 理事会の議長は会長がこれにあたる。

(規定の準用)

第34条 第26条及び第27条の規定は理事会に準用する。この場合において、これら規定中の「総会」及び「正会員」とあるのは、「理事会」及び「理事」と読み替えるものとする。

第 6 章 監 事 会

(開 催)

第35条 監事会は、監事とその任務遂行に必要なときに開催する。

第 7 章 委 員 会

(委員会)

第36条 会長は、本協会の事業の円滑な運営を図るため、必要と認めるときは理事会の議決を経て、委員会を置くことができる。
(種 別)

第37条 委員会は、常設委員会と特別委員会の2種とする。

2 委員会に関し必要な事項は、理事会の議決を経て、会長が別に定める。

(業 務)

第38条 委員会は、会長の諮問に応じて会長に建策し、総会又は理事会から付託された事項について実現に努力するものとする。

第 8 章 財産及び会計

(財産の構成)

第39条 本協会の財産は、次に掲げるものをもって構成する。

- (1) 入会金及び会費
- (2) 賛助会費
- (3) 地方公共団体からの交付金（以下「交付金」という）
- (4) 寄付金品
- (5) 財産から生じる収入
- (6) その他の収入

2 本協会の財産のうち、次に掲げるものを基金とすることができる。

- (1) 交付金の一部
- (2) 総会において基金に繰り入れることを議決した財産

(財産の管理)

第40条 本協会の財産は、会長が管理し、その管理方法は、総会の議決を経て、会長が別に定める。

ただし、基金は次のいずれかの方法により会長が管理する。

- (1) 国債証券、地方債証券又は金融債証券の保有
- (2) 信託業務を行う銀行への金銭信託又は金融機関への預託

(区分経理)

第41条 本協会は、基金及び基金以外の交付金に係る会計について、経理を区分して整理するものとする。

(基金の処分)

第42条 基金の処分は、本協会の目的遂行上止むを得ない理由がある場合に限り、総会の議決を経たのち、北海道運輸局長の承認を受けて行うものとする。

(経費の支出)

第43条 本協会の経費は、財産をもってあてる。

2 交付金は、第4条の事業のために使用する。

(事業計画及び予算)

第44条 本協会の事業計画及びこれに伴う予算に関する書類は、会長が作成し、毎会計年度開始前に総会の議決を得なければならない。これを変更しようとする場合も同様とする。

2 会長は、前項のほか交付金に係る収支予算、事業計画及び資金計画を作成し、北海道運輸局長の承認を得なければならない。これを変更しようとする場合も同様とする。

(暫定予算)

第45条 前条の規定にかかわらず、止むを得ない理由により予算が成立しないときは、会長は理事会の議決を経て、予算成立の日まで、前年度の予算額の範囲内において執行することができる。

2 前項の収入支出は、新たに成立した予算の収入支出とみなす。

(事業報告及び決算)

第46条 会長は、毎会計年度終了後、次の書類を作成し、定時総会開催の14日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

- (1) 事業報告書
- (2) 収支計算書

- (3) 貸借対照表
- (4) 財産目録
- (5) その他必要な書類

- 2 監事は、前項の書類を受理したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に提出しなければならない。
- 3 会長は、前2項の書類及び報告書について、総会の議決を得なければならない。

(長期借入金)

第47条 本協会が予算に基づき資金の借入をしようとするときは、その借入れた年度内に償還する短期借入金を除き、北海道運輸局長の承認を得なければならない。

(会計年度)

第48条 本協会の会計年度は4月1日から翌年3月31日までとする。

第9章 定款の変更及び解散

(定款の変更)

第49条 この定款は、総会において正会員総数の3分の2以上の議決を経たのち、北海道運輸局長の認可を得なければ変更することができない。

(解散)

第50条 本協会は民法第68条第1項第2号から第4号まで及び同条第2項第2号の規定によるほか、総会において正会員総数の3分の2以上の議決を経たのち、北海道運輸局長の許可を得なければ解散することができない。

(清算人)

第51条 本協会の解散に伴う清算人は、総会において理事の中から選任するものとする。ただし、特に必要あると総会において認めるときは、理事以外の者から選任することができる。

(財余財産の処分)

第52条 本協会の解散に伴う財余財産は、総会において正会員数の3分の2以上の議決を経たのち、北海道運輸局長の許可を得て、本協会と類似の目的を持つ団体に寄付するものとする。

第10章 事務局

(設置等)

第53条 本協会の事務を処理するため、事務局を設置する。

- 2 事務局には、所要の職員を置く。
- 3 事務局の職員は会長が任免する。
- 4 事務局の組織及び運営に関し必要な事項は、総会の議決を経て会長が定める。

(備え付け帳簿及び書類)

第54条 事務所には、次に掲げる帳簿及び書類を備え付けて置かなければならない。

- (1) 定款
- (2) 会員名簿及び会員の異動に関する書類
- (3) 理事、監事及び職員の名簿及び履歴書
- (4) 許可、認可等及び登記に関する書類
- (5) 定款に定める機関の議事に関する資料および議事の内容を記載した書類
- (6) 事業計画及び予算に関する書類
- (7) 事業報告及び決算に関する書類
- (8) 収入、支出に関する帳簿及び証拠書類
- (9) その他必要な帳簿及び書類

第11章 補則

(細則)

第55条 この定款に定めるもののほか、本協会の運営に関し必要な事項は、理事会の議決を経て、会長が別に定める。

◇北海道の自動車数の推移

(単位 台)

年別	乗合車			乗用車			貨物車			特殊用途車	大型特殊車	小型二輪車 軽自動車	合計
	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計				
昭和10年			588			1,069			1,736		223	654	4,270
11年			608			1,128			1,957		188	720	4,601
12年			639			1,145			2,267		130	798	4,979
13年			629			1,169			2,328		459	691	5,276
14年			624			1,075			2,517		442	636	5,294
15年			633			942			2,602		462	548	5,187
16年			498			683			2,519		465	251	4,416
17年			542			654			2,672		514	223	4,605
18年			677			617			2,939		555	198	4,986
19年			604			568			3,021		582	84	4,859
20年			478			636			3,510		600	168	5,392
21年			543			649			3,509		872	54	5,627
22年		447	447	432	295	727	2,354	2,452	4,806	1,025		117	7,122
23年	9	566	575	704	195	899	4,452	2,791	7,243	587	147	353	9,804
24年	25	690	715	896	259	1,155	6,069	3,310	9,379	789	8	848	12,894
25年	13	870	883	1,015	391	1,406	8,420	2,940	11,360	803	55	1,475	15,982
26年	30	951	981	1,050	470	1,520	10,398	2,980	13,378	919	228	2,069	19,095
27年	55	1,113	1,168	1,641	681	2,322	14,532	3,495	18,027	1,098	139	4,364	27,118
28年	73	1,268	1,341	2,197	914	3,111	18,889	3,938	22,827	1,304	243	7,928	36,754
29年	88	1,397	1,485	2,488	1,101	3,589	23,292	4,464	27,756	1,605	315	15,024	49,774
30年	98	1,535	1,633	2,916	1,251	4,167	27,512	4,893	32,405	1,827	408	18,971	59,411
31年	101	1,521	1,622	3,085	1,248	4,333	27,957	4,841	32,798	1,910	429	19,871	60,963
32年	113	1,684	1,797	3,870	1,568	5,438	33,604	5,450	39,054	2,224	617	26,213	75,343
33年	140	1,927	2,067	4,526	1,817	6,343	39,430	6,360	45,790	2,601	880	31,714	89,395
34年	150	2,108	2,258	5,668	2,091	7,759	45,121	6,925	52,046	2,928	1,417	38,019	104,427
35年	154	2,327	2,481	7,236	2,388	9,624	51,914	7,941	59,855	3,172	2,014	45,885	123,031
36年	175	2,569	2,744	10,522	2,995	13,517	59,011	9,352	68,363	3,242	2,740	58,577	149,183
37年	286	2,939	3,225	15,982	3,436	19,418	71,705	10,870	82,575	3,597	3,793	75,722	188,330
38年	394	3,294	3,688	23,726	4,107	27,833	86,471	12,115	98,586	3,890	5,375	92,499	231,871
39年	604	3,593	4,197	36,491	4,942	41,433	106,589	13,277	119,866	4,375	7,589	96,849	274,309
40年	889	3,986	4,875	64,755	5,964	70,719	125,519	14,336	139,855	4,944	9,538	89,799	319,730
41年	1,213	4,255	5,468	76,678	6,924	83,602	147,169	14,833	162,002	5,454	11,672	108,733	376,931
42年	1,686	4,386	6,072	107,618	7,970	115,588	176,360	16,087	192,447	6,076	14,287	117,190	451,660
43年	2,337	4,509	6,846	156,514	9,095	165,609	212,063	17,549	229,612	6,844	17,540	129,341	555,792
44年	3,177	4,619	7,796	223,094	9,991	233,085	246,443	19,172	265,615	7,767	21,358	143,544	679,165
45年	4,235	4,678	8,913	301,535	10,115	311,650	264,827	20,488	285,315	9,129	25,859	159,818	800,684
46年	5,135	4,629	9,764	360,577	11,778	372,355	276,866	21,527	298,393	10,556	30,641	175,976	897,685

(単位 台)

年別	乗合車			乗用車			貨物車			特殊用途車	大型特殊車	小型二輪車 軽自動車	合計
	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計	自家用	事業用	計				
47年	5,988	4,680	10,668	424,812	12,750	437,562	289,773	22,957	312,730	12,723	35,676	185,753	995,112
48年	6,729	4,643	11,372	510,120	12,015	522,135	307,821	23,825	331,646	14,842	40,948	192,623	1,113,566
49年	7,833	4,660	12,493	602,596	12,508	615,104	334,685	26,304	360,989	17,269	47,092	189,821	1,242,768
50年	8,431	4,717	13,148	690,847	12,545	702,762	352,863	27,444	380,307	18,733	53,062	184,363	1,352,375
51年	8,802	4,784	13,586	789,068	12,628	801,696	382,940	28,534	411,474	20,550	60,293	147,339	1,454,938
52年	9,215	4,869	14,084	875,903	12,773	888,676	413,361	30,739	444,100	22,373	68,194	141,654	1,579,081
53年	9,361	4,957	14,318	956,520	12,825	969,345	435,401	32,936	468,337	24,783	76,546	139,967	1,693,296
54年	9,415	5,000	14,415	1,042,424	13,144	1,055,568	460,446	35,749	496,195	27,558	85,945	136,312	1,815,993
55年	9,352	5,127	14,479	1,128,643	13,257	1,141,900	478,403	38,285	516,688	30,217	95,623	140,008	1,938,915
56年	9,258	5,233	14,491	1,191,032	13,149	1,204,181	484,705	38,975	523,680	32,229	91,617	149,105	2,015,303
57年	9,069	5,302	14,371	1,242,538	13,240	1,255,778	480,546	39,236	519,782	33,294	96,589	167,058	2,086,872
58年	8,838	5,337	14,175	1,289,097	13,194	1,302,291	474,571	39,717	514,288	34,259	101,117	191,446	2,157,576
59年	8,604	5,300	13,904	1,336,655	13,193	1,349,848	464,503	40,562	505,065	35,264	101,719	219,242	2,225,042
60年	8,475	5,353	13,828	1,372,542	13,230	1,385,772	455,548	41,768	497,316	35,987	104,360	251,422	2,288,685
61年	8,417	5,403	13,820	1,403,429	13,149	1,416,578	448,941	43,095	492,036	37,017	107,802	288,793	2,356,046
62年	8,374	5,526	13,900	1,436,199	13,123	1,449,322	444,428	44,737	489,165	38,568	112,035	332,101	2,435,091
63年	8,414	5,694	14,108	1,476,664	13,216	1,489,880	444,912	47,365	492,277	40,611	114,902	379,323	2,531,101
平成元年	8,609	5,832	14,441	1,526,566	13,193	1,539,759	453,390	50,845	504,235	42,855	119,387	427,656	2,648,333
2年	8,813	5,982	14,795	1,611,770	13,265	1,625,035	460,810	53,671	514,481	45,201	123,589	467,174	2,790,275
3年	9,047	6,172	15,219	1,680,063	13,329	1,693,392	463,439	56,381	519,820	47,170	127,081	502,551	2,905,233
4年	9,249	6,292	15,541	1,743,757	13,308	1,757,065	463,112	58,379	521,491	49,318	129,629	531,302	3,004,346
5年	9,394	6,400	15,794	1,801,811	13,318	1,815,129	461,366	59,233	520,599	51,235	132,652	556,746	3,092,155
6年	9,383	6,431	15,814	1,860,161	13,321	1,873,482	458,434	59,987	518,421	53,632	134,167	584,993	3,180,509
7年	9,282	6,382	15,664	1,920,774	13,297	1,934,071	456,825	64,029	520,854	57,051	137,682	615,150	3,280,472
8年	9,231	6,381	15,612	1,989,239	13,266	2,002,505	452,267	67,397	519,664	61,607	139,702	644,206	3,383,296
9年	9,208	6,374	15,582	2,055,794	13,280	2,069,074	446,394	69,957	516,351	65,354	142,221	668,850	3,377,432
10年	9,055	6,383	15,438	2,091,143	13,184	2,104,327	435,547	70,760	506,307	69,102	143,200	688,520	3,426,894
11年	8,856	6,324	15,180	2,120,617	13,079	2,133,696	424,864	71,097	495,961	75,240	143,967	716,138	3,480,182
12年	8,788	6,358	15,146	2,140,044	13,063	2,153,107	414,598	72,941	487,539	81,134	145,346	755,381	3,537,653
13年	8,612	6,550	15,162	2,157,392	13,016	2,170,408	404,867	74,494	479,361	86,079	146,628	793,036	3,590,674
14年	8,381	6,657	15,038	2,171,059	12,985	2,184,044	397,179	75,368	472,547	87,113	147,619	828,974	3,635,335

備考

1. 財団法人北海道陸運協会編「北海道自動車統計」(北海道運輸局監修)(昭和46年以前は「北海道自動車数調」)による。
2. 昭和10年～昭和31年は12月末日現在。昭和32年以降は3月31日現在。
3. 昭和35年～昭和37年の貨物車欄中、自家用、事業用別分類は推定値。

◇北海道のバス事業の実績

1. 乗合バス事業

年度	会員数	免許杆 (千杆)	車両数 (両)	総走行杆 (杆)	輸送人員 (人)
昭和18年	4	1,445	130	1,069,117	4,717,023
19年	9	4,244	445	3,743,512	16,160,300
20年	9	4,265	420	3,258,163	11,281,244
21年	9	4,244	436	3,018,216	12,773,600
22年	10	4,409	418	5,873,360	19,052,461
23年	14	4,517	508	7,074,780	30,853,223
24年	16	5,168	534	9,377,823	39,369,470
25年	23	6,371	659	14,604,358	55,317,092
26年	26	6,964	710	19,463,819	69,429,387
27年	32	7,841	917	24,338,093	77,338,093
28年	32	8,377	948	28,798,867	94,452,652
29年	36	8,704	1,049	34,140,613	114,708,460
30年	36	9,694	1,215	39,775,150	130,422,057
31年	36	9,681	1,294	45,547,353	157,425,334
32年	35	10,479	1,510	52,978,463	171,991,734
33年	34	10,749	1,640	62,443,736	217,177,201
34年	34	11,551	1,818	71,870,072	261,860,872
35年	35	11,888	2,031	81,695,059	307,485,984
36年	36	12,099	2,195	91,858,493	361,693,787
37年	35	12,284	2,463	102,384,311	411,384,366
38年	36	12,633	2,679	119,633,312	473,881,269
39年	37	13,112	3,238	135,583,380	523,327,640
40年	36	13,397	3,510	146,042,685	556,701,484
41年	36	13,794	3,623	156,229,015	578,118,967
42年	37	16,034	3,792	164,127,690	593,452,851
43年	35	16,133	3,825	165,303,669	589,482,606
44年	34	16,126	3,839	161,462,140	596,278,831
45年	34	16,787	3,865	161,435,427	589,752,120
46年	33	15,228	3,822	157,826,122	580,821,853
47年	32	13,060	3,787	155,856,068	559,901,264
48年	33	12,781	3,796	153,930,522	562,735,640
49年	33	12,786	3,703	151,482,501	555,039,293
50年	33	12,386	3,958	149,822,266	525,238,313
51年	34	13,974	3,919	150,005,566	486,348,357
52年	33	13,889	3,859	163,053,206	522,439,176
53年	33	13,964	3,931	165,033,789	520,482,898
54年	33	14,019	3,931	167,428,725	520,439,309
55年	33	13,997	3,993	167,527,522	517,556,955
56年	34	14,195	3,987	170,802,985	505,155,429
57年	34	14,223	3,995	170,994,825	481,829,925
58年	33	14,107	3,907	169,151,266	460,562,624
59年	33	13,815	3,883	171,255,408	449,307,439
60年	33	13,783	3,888	176,873,854	433,593,414
61年	33	13,713	3,984	180,715,111	419,820,294
62年	33	13,899	4,093	186,836,703	408,262,894
63年	35	14,809	4,138	193,414,116	399,523,798
平成元年	36	16,961	4,177	197,039,004	378,047,020
2年	36	17,649	4,212	200,531,514	372,457,100
3年	36	18,903	4,201	206,056,529	370,164,819
4年	36	20,146	4,158	208,910,600	360,716,683
5年	37	20,887	4,088	210,085,761	352,707,808
6年	37	21,117	4,099	208,310,722	336,878,530
7年	37	22,005	4,132	200,551,042	322,154,073
8年	37	22,403	4,089	207,682,320	311,522,650
9年	37	22,688	4,073	206,653,538	290,169,180
10年	37	22,808	4,033	204,345,335	271,887,260
11年	37	22,787	3,957	203,121,071	249,399,148
12年	37	22,847	3,929	202,224,630	240,961,126
13年	36	22,864	3,883	201,108,656	227,933,744

(平成10年度以降の会員数・免許杆・車両数は9月末現在)

2. 貸切バス事業

年度	会員数	車両数 (両)	総走行杆 (杆)	輸送人員 (人)
昭和18年	—	—	—	—
19年	—	—	—	—
20年	—	—	—	—
21年	—	—	—	—
22年	—	—	—	—
23年	—	—	—	—
24年	8	21	151,289	674,609
25年	13	57	612,714	1,300,008
26年	16	76	997,205	1,859,633
27年	28	141	1,409,815	1,223,039
28年	31	141	1,848,945	1,865,270
29年	31	161	2,917,689	2,598,491
30年	34	174	3,346,633	2,400,236
31年	35	206	4,215,903	2,733,708
32年	35	229	5,239,939	3,102,910
33年	35	284	6,406,004	4,487,614
34年	35	291	7,332,560	3,944,931
35年	36	348	8,830,930	4,501,460
36年	37	472	11,361,201	5,100,139
37年	35	590	14,237,462	6,242,030
38年	43	617	14,439,836	5,597,457
39年	43	674	16,072,023	6,206,348
40年	44	672	17,438,453	6,144,293
41年	44	683	19,644,226	6,743,396
42年	45	623	22,124,065	7,155,407
43年	43	672	25,712,162	7,771,562
44年	44	656	24,863,523	7,409,650
45年	44	696	24,448,148	7,188,924
46年	45	718	28,225,530	7,409,247
47年	44	685	28,530,489	7,470,921
48年	48	671	30,519,573	7,478,166
49年	50	656	29,978,542	7,182,542
50年	55	707	29,437,200	7,549,788
51年	62	847	33,553,977	8,435,372
52年	64	945	35,738,706	8,992,915
53年	64	973	39,676,437	10,015,270
54年	67	1,050	45,726,408	11,030,157
55年	67	1,087	48,414,021	10,732,206
56年	69	1,151	52,297,438	10,778,847
57年	71	1,212	56,240,294	10,931,206
58年	71	1,251	59,349,582	10,889,253
59年	71	1,306	66,314,308	11,416,106
60年	72	1,320	66,220,899	11,249,266
61年	74	1,394	70,412,132	12,613,377
62年	74	1,459	80,755,014	13,239,898
63年	76	1,550	85,887,465	13,869,884
平成元年	80	1,690	96,154,683	14,969,485
2年	86	1,836	106,418,308	15,797,708
3年	90	2,068	114,571,946	16,117,097
4年	93	2,201	119,264,181	16,114,218
5年	95	2,164	117,060,906	16,100,152
6年	95	2,099	121,757,754	16,712,635
7年	92	2,056	122,859,369	16,409,748
8年	92	2,075	127,195,707	16,802,792
9年	94	2,066	129,504,123	16,787,107
10年	92	2,097	126,714,599	16,668,487
11年	94	2,104	128,532,251	16,824,121
12年	95	2,129	117,245,209	15,265,406
13年	97	2,091	118,872,308	15,047,219

備考

1. 会員数・免許杆・車両数は各年度末現在（平成10年度以降の会員数・車両数は9月末現在）
2. 走行杆・輸送人員は年度実績
3. 数値は協会分のみ

◇長距離バスの運行系統

1. 高速自動車道を利用している長距離バス(100km以上)の運行系統

①都市間バス (2都市間直通と見られるもの)

平成15年4月1日現在

運行区間	運行系統キロ	運賃/往復	運行回数	所要時間	運行事業者	備考
札幌～道央道～登別温泉(札幌南～苫小牧東・登別東)	109.6 (39.3/91.3)	1900/3550	12.5	1:40	北海道中央バス、道南バス	S58.12.1 運行開始
札幌～道央道～室蘭(札幌南～登別東・登別室蘭)	133.1 (91.3/102.7)	2000/3750	14.0	2:05	北海道中央バス、道南バス	S59.4.25 運行開始
札幌～道央道～滝河(札幌南～厚真)	177.4 (59.0)	2850/-	7.0	3:20	道南バス	S59.7.1 運行開始
札幌～道央道～旭川(札幌～旭川鷹栖)	138.7 (125.3)	2000/3750	33.5	2:00	北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、道北バス	H2.10.31 運行開始 (S59.9.1 21条)
札幌～道央道～羽幌・豊富(札幌～滝川)	302.3 (80.7)	札幌～羽 3600/6800 札幌～豊 5400/10200	札幌～羽 2.0 札幌～豊 4.0	5:30	沿岸バス	H8.10.1 運行開始 (S59.12.28 21条)
札幌～道央道～稚内(札幌～深川西)	335.0 (97.9)	5500/10000	5.0	6:00	宗谷バス、銀嶺バス	H14.9.16 運行開始 (S60.1.20 21条)
札幌～道央道～吉野(新十津川)(札幌～滝川)	101.1 (80.7)	1500/-	1.0	1:40	北海道中央バス	S63.7.1 運行開始
札幌～道央道～北見・美瑛・網走(札幌～旭川北)	349.8 (133.8)	札幌～北 5190/9770 札幌～美 5600/10550 札幌～網 6210/11710	札幌～北 1.0 札幌～美・網 10.0	5:55	北海道中央バス、北海道北見バス、網走バス	H3.5.30 運行開始 (高速貨車適用)
札幌～道央道～函館(札幌南～国函)	300.3 (196.9)	4680/5340	7.0	4:50	北海道中央バス、道南バス、北都交通	H5.4.21 運行開始 (高速貨車適用)
札幌～道央道～遠軽(札幌～旭川北)	266.7 (133.8)	3870/7330	2.5	4:35	北海道道央バス、北海道北見バス、道北バス	H7.7.21 運行開始 (高速貨車適用)
札幌～道央道～紋別(札幌～旭川北)	288.0 (133.8)	4790/8970	4.0	5:15	北海道中央バス、道北バス、ジェイ・アール北海道バス、北紋バス	H8.4.11 運行開始 (高速貨車適用)
札幌～道央道～伊達(札幌南～室蘭)	143.8 (112.6)	2500/4700	1.0	2:30	道南バス	H13.8.1 運行開始

②急行バス (主要都市に停車するもの)

運行区間	運行系統キロ	運賃/往復	運行回数	所要時間	運行事業者	備考
札幌～道央道～芦別(札幌～滝川)	119.6 (80.7)	1700/3220	8.0	3:00	北海道中央バス	S59.4.10 運行開始
札幌～道央道～留萌(札幌～滝川・深川)	161.7 (80.7/98.6)	2100/3950	12.0 (深川経由 7.0)	2:40	北海道中央バス	S59.5.23 運行開始
札幌～道央道～富良野(札幌～滝川)	144.5 (80.7)	2100/3950	10.0	2:30	北海道中央バス	S59.9.1 運行開始
札幌～札幌道～倶知安(札幌西～小樽)	101.7 (24.3)	1700/3200	3.0	2:30	北海道中央バス	S61.10.1 運行開始
札幌～道央道～日高道～日高(札幌南～厚真)	156.0 (59.0)	2550/-	1.0	2:50	道南バス	S63.12.1 運行開始
札幌～道央道～和寒・士別・名寄(札幌～和寒)	217.4 (155.1)	札幌～和 2350/4450 札幌～士 2650/4990 札幌～名 2950/5590	4.0	3:25	北海道中央バス、道北バス	H2.3.9 運行開始 (高速貨車適用)
札幌～道央道～道東道～帯広・十勝川温泉(札幌南～夕張)	211.7 (64.5)	3670/6930	札幌～帯 5.0 札幌～十 1.0	4:00	北海道中央バス、ジェイ・アール北海道バス、北都交通、十勝バス、北海道拓殖バス	H4.7.11 運行開始
札幌～道央道～日高道～えりも(札幌南～厚真)	214.4 (59.0)	3500/-	1.0	3:00	ジェイ・アール北海道バス	H13.7.20 運行開始
札幌～道央道～枝幸(札幌～和寒)	305.8 (155.1)	5300/-	1.0	5:30	宗谷バス	H14.6.1 運行開始

2. 一般道路を利用している長距離バス(100km以上)の運行系統

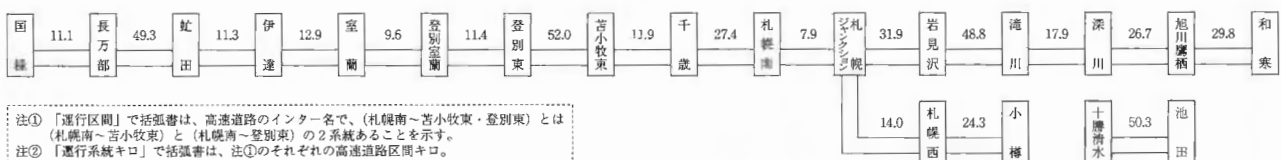
①都市間バス (2都市間直通と見られるもの)

平成15年4月1日現在

運行区間	運行系統キロ	運賃/往復	運行回数	所要時間	運行事業者	備考
釧路～根室	125.6	2190/4180	4.0	2:20	根室交通、くしろバス	S63.11.10 運行開始
札幌～中山峠～函館	262.0	4680/8340	1.0	6:30	北都交通	H1.10.26 運行開始 (S60.6.1 21条)
帯広～釧路	119.5	2240/4280	4.0	2:25	くしろバス、十勝バス	H1.11.24 運行開始
旭川～狩勝峠～帯広	178.9	3150/6000	3.0	3:40	道北バス、十勝バス、北海道拓殖バス	H1.12.22 運行開始
旭川～稚内	266.0	4350/7800	1.0	4:35	宗谷バス	H14.9.16 運行開始 (S60.9.20 21条)
札幌～釧路 ①国道274号・道東道経由 ②国道274号・38号経由 ③道央道・狩勝峠・道東道経由	335.0 329.0 395.0	5610/10200	2.0	6:15	北海道中央バス、くしろバス、阿寒バス	H4.7.11 運行開始
札幌～厚床・中標津～根室	451.5 (厚床) 504.4 (中標津)	6630/11930	1.0 1.0	9:30 8:30	北都交通、根室交通	H4.11.20 運行開始
旭川～温根湯～釧路	298.8	5300/9680	2.0	6:20	道北バス、阿寒バス	H5.6.26 運行開始
旭川～三国峠～帯広	190.8	3150/6000	2.0	3:40	道北バス、十勝バス、北海道拓殖バス	H7.6.1 運行開始
釧路～阿寒～北見	141.9	3300/6000	2.0	3:00	北海道北見バス、阿寒バス	H12.4.11 運行開始

②急行バス (主要都市に停車するもの)

運行区間	運行系統キロ	運賃/往復	運行回数	所要時間	運行事業者	備考
札幌～中山峠～洞爺湖温泉	105.5	2700/4790	9.0	2:40	じょうてつ、道南バス	
北見～遠軽～紋別	113.7	2460/-	2.0	2:45	北紋バス	
札幌～北嶺山～滝野	216.0	5000/9400	1.0	5:00	銀嶺バス	S60.6.1 (21条)
旭川～層雲峡～北見	162.2	3500/6600	4.0	3:25	道北バス、北海道北見バス	H2.11.1 運行開始 (S62.11.2 21条)
旭川～滝上～紋別	141.9	3100/5850	3.0	3:00	道北バス	H1.12.22 運行開始 (S59.6.27 21条)
旭川～白滝～遠軽	127.4	2150/4050	2.5	2:30	道北バス、北海道北見バス	H2.9.22 運行開始
旭川～名寄～枝幸	179.0	4000/7200	2.0	3:35	道北バス、宗谷バス	H4.3.11 運行開始



注① 「運行区間」で括弧書きは、高速道路のインター名で、(札幌南～苫小牧東・登別東)とは(札幌南～苫小牧東)と(札幌南～登別東)の2系統あることを示す。
注② 「運行系統キロ」で括弧書きは、注①のそれぞれの高速道路区間キロ。

◇バス復権ポスターの一覧

(自平成11年～至平成15年)

平成11年 8月



平成12年 2月



平成12年 9月



平成13年 8月



平成14年 2月



平成15年 3月



- (注) 1. 全道の乗合バス全車両に車内吊りで掲出。
2. 全道のバスターミナル・待合所・営業所等に掲出。

◇道路運送法(昭和26年法律第183号)(抄)

一部改正 平成12年5月26日公布(法律第86号)

目次

- 第一章 総則(第一条・第二条)
- 第二章 旅客自動車運送事業(第三条—第四十三条)
- 第二章の二 指定試験機関(第四十四条—第四十五条の十二)
- 第三章 貨物自動車運送事業(第四十六条)
- 第四章 自動車道及び自動車道事業(第四十七条—第七十七条)
- 第五章 自家用自動車の使用(第七十八条—第八十一条)
- 第六章 雑則(第八十二条—第九十五条の五)
- 第七章 罰則(第九十六条—第一百五条)
- 附 則

(目的)

第一条 この法律は、貨物自動車運送事業法(平成元年法律第八十三号)と相まつて、道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとするることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もつて公共の福祉を増進することを目的とする。

(定義)

第二条

3 この法律で「旅客自動車運送事業」とは、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業をいう。

(種類)

第三条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業(特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業)
- 二 特定旅客自動車運送事業(特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業)

(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種類(前条第一号イからハまでに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。)について行う。

(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。

- 二 営もうとする一般旅客自動車運送事業の種類
 - 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類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、商業登記簿の謄本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。

(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。第四号及び第四十九条第二項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。

(一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金)

第九条 一般乗合旅客自動車運送事業を営業者（以下「一般乗合旅客自動車運送事業者」という。）は、旅客の運賃及び料金（旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める料金を除く。以下この条、第三十一条第二号、第八十八条の二第二号及び第五号並びに第八十九条第一項第一号において「運賃等」という。）の上限を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない。
- 3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の認可を受けた運賃等の上限の範囲内で運賃等を定め、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。
- 4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項の国土交通省令で定める料金を定めようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。
- 5 国土交通大臣は、第三項の運賃等又は前項の料金が次の各号（第三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ない。これを変更しようとするときも同様とする。

- 2 前条第五項の規定は、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、同条第五項中「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。

(運賃又は料金の割戻しの禁止)

第十条 一般旅客自動車運送事業者は、旅客に対し、收受した運賃又は料金の割戻しをしてはならない。

(運送約款)

第十一条 一般旅客自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次の基準によって、これをしなければならない。

一 (略)

二 少なくとも運賃及び料金の収受並びに一般旅客自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。

3 国土交通大臣が一般旅客自動車運送事業の種別に応じて標準運送約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、当該事業を営業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

(運賃及び料金等の掲示)

第十二条 一般旅客自動車運送事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。）は、運賃及び料金並びに運送約款を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。

3 一般旅客自動車運送事業者は、前二項の規定により掲示した事項を変更しようとするときは、あらかじめ、その旨を営業所その他の場所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。

(運送引受義務)

第十三条 一般旅客自動車運送事業者（一般貸切旅客自動車運送事業者を除く。次条において同じ。）は、次の場合を除いては、運送の引受けを拒絶してはならない。

(運送の順序)

第十四条 一般旅客自動車運送事業者は、運送の申込みを受けた順序により、旅客の運送をしなければならない。ただし、急病人を運送する場合その他正当な事由がある場合は、この限りでない。

(事業計画の変更)

第十五条 一般旅客自動車運送事業者は、事業計画の変更（第三項、第四項及び次条第一項に規定するものを除く。）をしようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

3 一般旅客自動車運送事業者は、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の国土交通省令で定める事項に関する事業計画の変更をしようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4 一般旅客自動車運送事業者は、営業所の名称その他の国土交通省令で定める軽微な事項に関する事業計画の変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

第十五条の二 一般乗合旅客自動車運送事業者は、路線の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その六月前（旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあっては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者が前項の届出に係る事業計画の変更（同項の国土交通省令で定める場合における事業計画の変更を除く。）を行った場合における旅客の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする。

3 国土交通大臣は、前項の規定による意見の聴取の結果、第一項の届出に係る事業計画の変更の日より前に当該変更を行つたとしても旅客の利便を阻害するおそれがないと認めるときは、その旨を当該一般乗合旅客自動車運送事業者に通知するものとする。

4 一般乗合旅客自動車運送事業者は、前項の通知を受けたときは、第一項の届出に係る事業計画の変更の日を繰り上げることができる。

5 一般乗合旅客自動車運送事業者は、前項の規定により事業計画の変更の日を繰り上げるときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

6 一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項に規定する事業計画の変更をしようとするときは、あらかじめ、その旨を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。

(運行計画)

第十五条の三 一般乗合旅客自動車運送事業者は、運行計画（運行系統、運行回数その他の国土交通省令で定める事項に関する計画をいう。以下同じ。）を定め、国土交通省令で定めるところにより、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。

2 一般乗合旅客自動車運送事業者は、運行計画の変更（次項に規定するものを除く。）をしようとするときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 一般乗合旅客自動車運送事業者は、国土交通省令で定める軽微な事項に関する運行計画の変更をしたときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

(事業計画等に定める業務の確保)

第十六条 一般旅客自動車運送事業者は、天災その他やむを得ない事由がある場合のほか、事業計画（一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画及び運行計画。次項において同じ。）に定めるところに従い、その業務を行わなければならない。

2 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が前項の規定に違反していると認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、事業計画に従い業務を行うべきことを命ずることができる。

(天災等の場合における他の路線による事業の経営)

第十七条 一般乗合旅客自動車運送事業者は、天災その他国土交通省令で定めるやむを得ない事由によりその路線において事業用自動車を運行することができなくなつたときは、第十五条第一項の規定にかかわらず、当該路線において事業用自動車の運行を再開することができることとなるまでの間、当該路線に係る輸送需要をできる限り満たすため必要な限度において、当該路線と異なる路線により事業を営むことができる。この場合において合理的に必要となる事業計画及び運行計画の変更については、第十五条第一項、第三項及び第四項、第十五条の二第一項並びに第十五条の三第二項及び第三項の規定は、適用しない。

(禁止行為)

第二十条 一般旅客自動車運送事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者を除く。）は、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。

第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者は、次の場合を除き、乗合旅客の運送をしてはならない。

- 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、国土交通大臣の許可を受けたとき。

(事故の報告)

第二十二条 一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

(運行管理者)

第二十三条 一般旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定める営業所ごとに、運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから、運行管理者を選任しなければならない。

3 一般旅客自動車運送事業者は、第一項の規定により運行管理者を選任したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。これを解任したときも同様とする。

(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っ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に基づく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。

(運行管理者試験)

第二十三条の四 運行管理者試験は、運行管理者の業務に関し必要な知識及び能力について国土交通大臣が行う。

- 2 運行管理者試験は、国土交通省令で定める実務の経験を有する者でなければ、受けることができない。
- 3 運行管理者試験の試験科目、受験手続その他試験の実施細目は、国土交通省令で定める。

(運行管理者等の義務)

第二十三条の五 運行管理者は、誠実にその業務を行わなければならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者に対し、第二十三条第二項の国土交通省令で定める業務を行うため必要な権限を与えなければならない。
- 3 一般旅客自動車運送事業者は、運行管理者がその業務として行う助言を尊重しなければならないが、事業者がその業務として行う指導に従わなければならない。
- 4 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が第二項の規定に違反していると認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、運行管理者に必要な権限を与えるべきことを命ずることができる。

(従業員)

第二十四条 一般旅客自動車運送事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者を除く。）は、自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員に制服を着用させ、又はその他の方法によりその者が従業員であることを表示させなければ、その者をその職務に従事させてはならない。

(運転者の制限)

第二十五条 一般旅客自動車運送事業者は、年齢、運転の経歴その他政令で定める一定の要件を備える者でなければ、その事業用自動車の運転をさせてはならない。ただし、当該運行が旅客の運送を目的としない場合は、この限りでない。

(輸送の安全等)

第二十八条 この法律に規定するもののほか、事業用自動車の運転者、車掌その他旅客又は公衆に接する従業員（以下この条において「運転者等」という。）の選任、事業用自動車の運転者等の指導監督、事業用自動車の運行の管理、一般旅客自動車運送事業者の交付すべき乗車券、事業用自動車に掲示すべき事項その他輸送の安全及び旅客の利便の確保のために一般旅客自動車運送事業者の交付すべき乗車券、事業用自動車に掲示すべき事項その他輸送の安全及び旅客の利便の確保のために一般旅客自動車運送事業者が遵守すべき事項は、国土交通省令で定める。

- 2 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が前項の国土交通省令で定める事項を遵守していないため輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、当該一般旅客自動車運送事業者に対し、施設又は運転者等の指導監督若しくは運行の管理の方法の改善その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。
- 3 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者及び運転の補助に従事する従業員が運行の安全の確保のために遵守すべき事項は、国土交通省令で定める。

(公衆の利便を阻害する行為の禁止等)

第三十条 一般旅客自動車運送事業者は、旅客に対し、不当な運送条件によることを求め、その他公衆の利便を阻害する行為をしてはならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業者は、一般旅客自動車運送事業の健全な発達を阻害する結果を生ずるような競争をしてはならない。
- 3 一般旅客自動車運送事業者は、特定の旅客に対し、不当な差別的取扱いをしてはならない。
- 4 国土交通大臣は、前三項に規定する行為があるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、当該行為の停止又は変更を命ずることができる。

(事業改善の命令)

第三十一条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者の事業について旅客の利便その他公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、一般旅客自動車運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

- 一 事業計画（一般乗合旅客自動車運送事業者にあつては、事業計画又は運行計画）を変更すること。
- 二 運賃等の上限を変更すること。
- 三 第九条の三第一項の運賃又は料金を変更すること。
- 四 運送約款を変更すること。

(名義の利用、事業の貸渡し等)

第三十三条 一般旅客自動車運送事業者は、その名義を他人に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ため利用させてはならない。

- 2 一般旅客自動車運送事業者は、事業の貸渡しその他いかなる方法をもつてするかを問わず、一般旅客自動車運送事業又は特定旅客自動車運送事業を他人にその名において経営させてはならない。

(事業の管理の受委託)

第三十五条 一般旅客自動車運送事業の管理の委託及び受託については、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の許可をしようとするときは、受託者が当該事業を管理するのに適している者であるかどうかを審査して、これをしなければならない。

(事業の譲渡及び譲受等)

第三十六条 一般旅客自動車運送事業の譲渡及び譲受は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

- 2 一般旅客自動車運送事業者たる法人の合併は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。ただし、一般旅客自動車運送事業者たる法人と一般旅客自動車運送事業を経営しない法人が合併する場合において、一般旅客自動車運送事業者たる法人が存続するときは、この限りでない。
- 3 (略)
- 4 一般旅客自動車運送事業者たる法人の合併があつたとき、合併後存続する法人又は合併により設立された法人は、許可に基づく権利義務を承継する。

(相続)

第三十七条 一般旅客自動車運送事業者が死亡した場合において、相続人（相続人が二人以上ある場合においてその協議により当該一般旅客自動車運送事業を承継すべき相続人を定めたときは、その者。以下同じ。）が被相続人の経営していた一般旅客自動車運送事業を引き続き経営しようとするときは、被相続人の死亡後六十日以内に、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

- 2 相続人が前項の認可の申請をした場合においては、被相続人の死亡の日からその認可があつた旨又は認可をしない旨の通知を受ける日までは、被相続人に対してした一般旅客自動車運送事業の許可は、その相続人に対してしたものとみなす。
- 4 第一項の認可を受けた者は、被相続人に係る許可に基づく権利義務を承継する。

(事業の休止及び廃止)

第三十八条 一般旅客自動車運送事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者を除く。）は、その事業を休止し、又は廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 一般乗合旅客自動車運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、その六月前（利用者の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

3 第十五条の二第二項から第五項までの規定は、前項の場合について準用する。

4 一般旅客自動車運送事業者は、その事業を休止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、その旨を営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない。

(許可の取消し等)

第四十条 国土交通大臣は、一般旅客自動車運送事業者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自動車その他の輸送施設の当該事業のための使用の停止若しくは事業の停止を命じ、又は許可を取り消すことができる。

一 この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は許可若しくは認可に付した条件に違反したとき。

(特定旅客自動車運送事業)

第四十三条 特定旅客自動車運送事業を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 特定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 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国土交通省令で定める事項に関する事業計画

三 (略)

3 国土交通大臣は、特定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 当該事業の経営により、当該路線又は営業区域に関連する他の旅客自動車運送事業者（旅客自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。）による一般旅客自動車運送事業の経営及び事業計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないこと。

4 第五条第二項及び第三項並びに第七条の規定は、第一項の許可について準用する。

5 第十五条、第十七条、第二十条、第二十二條、第二十三條、第二十三條の五から第二十五条まで、第二十七条第一項、第二十八条、第三十三條、第四十条及び第四十一条の規定は、特定旅客自動車運送事業について準用する。この場合において、第十五条第二項中「第六条」とあるのは「第四十三条第三項」と、第十七条中「第十五条第一項の規定にかかわらず」とあるのは「第四十三条第五項において準用する第十五条第一項の規定にかかわらず」と、「事業計画及び運行計画の変更については、第十五条第一項、第三項及び第四項、第十五条の二第一項並びに第十五条の三第二項及び第三項」とあるのは「事業計画の変更については、第四十三条第五項において準用する第十五条第一項、第三項及び第四項」と読み替えるものとする。

6 特定旅客自動車運送事業を営業者（以下「特定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ない。これを変更しようとするときも同様とする。

7 国土交通大臣は、特定旅客自動車運送事業の経営により、当該路線又は営業区域に関連する一般旅客自動車運送事業の経営並びに事業計画及び運行計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認めるときは、当該特定旅客自動車運送事業者に対し、相当の期限を定めて、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

第二章の二 指定試験機関

(指定試験機関の指定等)

第四十四条 国土交通大臣は、その指定する者（以下「指定試験機関」という。）に、運行管理者試験の実施に関する事務（以下「試験事務」という。）を行わせることができる。

- 2 指定試験機関の指定は、試験事務を行おうとする者の申請により行う。
- 3 国土交通大臣は、指定試験機関の指定をしたときは、試験事務を行わないものとする。

(指定の基準)

第四十五条 国土交通大臣は、他に指定試験機関の指定を受けた者がなく、かつ、前条第二項の申請が次に掲げる基準に適合していると認めるときでなければ、指定試験機関の指定をしてはならない。

- 一 職員、試験事務の実施の方法その他の事項についての試験事務の実施に関する計画が試験事務の適確な実施のために適切なものであること。
 - 二 前号の試験事務の実施に関する計画を適確に実施するに足る経理的基礎及び技術的能力があること。
 - 三 試験事務以外の業務を行つている場合には、その業務を行うことによつて試験事務が不公正になるおそれがないこと。
- 2 国土交通大臣は、前条第二項の申請をした者が次の各号のいずれかに該当するときは、指定試験機関の指定をしてはならない。
- 一 民法（明治二十九年法律第八十九号）第三十四条の規定により設立された法人以外の者であること。
 - 二 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であること。
 - 三 第四十五条の十一第一項又は第二項の規定により指定を取り消され、その取消の日から二年を経過しない者であること。
 - 四 その役員のうち、次のいずれかに該当する者があること。
 - イ 第二号に該当する者
 - ロ 第四十五条の四第三項の規定による命令により解任され、その解任の日から二年を経過しない者。

(指定の公示等)

第四十五条の二 国土交通大臣は、指定試験機関の指定をしたときは、指定試験機関の名称、住所及び試験事務を行う事務所の所在地並びに試験事務の開始の日を公示しなければならない。

- 2 指定試験機関は、その名称若しくは住所又は試験事務を行う事務所の所在地を変更しようとするときは、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
- 3 国土交通大臣は、前項の届出があつたときは、その旨を公示しなければならない。

(試験員)

第四十五条の三 指定試験機関は、試験事務を行う場合において、運行管理者として必要な知識及び能力を有するかどうかの判定に関する事務については、国土交通省令で定める要件を備える者（以下「試験員」という。）に行わせなければならない。

(役員等の選任及び解任)

第四十五条の四 指定試験機関の試験事務に従事する役員を選任及び解任は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じない。

- 2 指定試験機関は、試験員を選任し、又は解任したときは、遅滞なく、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。
- 3 国土交通大臣は、指定試験機関の役員又は試験員が、この法律、この法律に基づく命令若しくは処分若しくは第四十五条の六第一項の試験事務規程に違反したとき、又は試験事務に関し著しく不適當な行為をしたときは、その指定試験機関に対し、その役員又は試験員を解任すべきことを命ずることができる。

(秘密保持義務等)

第四十五条の五 指定試験機関の役員若しくは職員（試験員を含む。）又はこれらの職にあつた者は、試験事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

- 2 試験事務に従事する指定試験機関の役員及び職員（試験員を含む。）は、刑法（明治四十年法律第四十五号）その他の罰則の適用については、法令により公務に従事する職員とみなす。

(試験事務規程)

第四十五条の六 指定試験機関は、国土交通省令で定める試験事務の実施に関する事項について試験事務規程を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

- 2 国土交通大臣は、前項の認可をした試験事務規程が試験事務の公正かつ適確な実施上不適当となつたと認めるときは、その指定試験機関に対し、これを変更すべきことを命ずることができる。

(事業計画等)

第四十五条の七 指定試験機関は、毎事業年度、試験事務に係る事業計画及び収支予算を作成し、当該事業年度の開始前に（指定を受けた日の属する事業年度にあつては、その指定を受けた後遅滞なく）、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

- 2 指定試験機関は、毎事業年度、試験事務に係る事業報告書及び収支決算書を作成し、当該事業年度の終了後三月以内に国土交通大臣に提出しなければならない。

(帳簿の備付け等)

第四十五条の八 指定試験機関は、国土交通省令で定めるところにより、帳簿を備え付け、これに試験事務に関する事項で国土交通省令で定めるものを記載し、及びこれを保存しなければならない。

(監督命令)

第四十五条の九 国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、指定試験機関に対し、試験事務に関し監督上必要な命令をすることができる。

(業務の休廃止)

第四十五条の十 指定試験機関は、国土交通大臣の許可を受けなければ、試験事務の全部若しくは一部を休止し、又は廃止してはならない。

- 2 国土交通大臣は、前項の許可をしたときは、その旨を公示しなければならない。

(指定の取消し等)

第四十五条の十一 国土交通大臣は、指定試験機関が第四十五条第二項各号（第三号を除く。）のいずれかに該当するに至つたときは、その指定を取り消さなければならない。

- 2 国土交通大臣は、指定試験機関が次の各号のいずれかに該当するときは、その指定を取り消し、又は期間を定めて試験事務の全部若しくは一部の停止を命ずることができる。

- 一 この章の規定に違反したとき。
- 二 第四十五条第一項各号のいずれかに適合しなくなつたと認められるとき。
- 三 第四十五条の四第三項、第四十五条の六第二項又は第四十五条の九の規定による命令に違反したとき。
- 四 第四十五条の六第一項の規定により認可を受けた試験事務規程によらないで試験事務を行つたとき。
- 五 不正な手段により指定を受けたとき。

- 3 国土交通大臣は、第一項若しくは前項の規定により指定を取り消し、又は同項の規定により試験事務の全部若しくは一部の停止を命じたときは、その旨を公示しなければならない。

(国土交通大臣による試験事務の実施)

第四十五条の十二 国土交通大臣は、指定試験機関が第四十五条の十第一項の規定による許可を受けて試験事務の全部若しくは一部を休止したとき、前条第二項の規定により試験事務の全部若しくは一部の停止を命じたとき、又は指定試験機関が天災その他の事由により試験事務の全部若しくは一部を実施することが困難となつた場合において必要があると認めるときは、第四十四条第三項の規定にかかわらず、試験事務の全部又は一部を自ら行うものとする。

- 2 国土交通大臣は、前項の規定により試験事務を行うこととし、又は同項の規定により行つている試験事務を行わないこととするときは、あらかじめ、その旨を公示しなければならない。
- 3 国土交通大臣が、第一項の規定により試験事務を行うこととし、第四十五条の十第一項の規定により試験事務の廃止を許可し、又は前条第一項若しくは第二項の規定により指定を取り消した場合における試験事務の引継ぎその他の必要な事項は、国土交通省令で定める。

(使用の制限及び禁止)

第八十一条 国土交通大臣は、自家用自動車を使用する者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自家用自動車の使用を制限し、又は禁止することができる。

- 一 第四条又は第四十三条第一項の許可を受けずに、自家用自動車を使用して旅客自動車運送事業を経営したとき。

(運輸審議会への諮問)

第八十八条の二 国土交通大臣は、次に掲げる処分をしようとするときは、運輸審議会に諮らなければならない。

- 一 第八条第一項の規定による緊急調整地域の指定
- 二 第九条第一項の規定による運賃等の上限の認可
- 三 第九条第五項（第九条の二第二項及び第九条の三第四項において準用する場合を含む。）の規定による運賃又は料金の変更の命令
- 四 第九条の三第一項の規定による運賃及び料金の認可
- 五 第三十一条の規定による運賃等の上限又は運賃若しくは料金の変更の命令
- 六 第四十条（第四十三条第五項において準用する場合を含む。）の規定による事業の停止の命令又は許可の取消し

(利害関係人等の意見の聴取)

第八十九条 地方運輸局長は、その権限に属する次に掲げる事項について、必要があると認めるときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取することができる。

- 一 一般乗合旅客自動車運送事業における運賃等の上限に関する認可
- 2 地方運輸局長は、その権限に属する前項各号に掲げる事項について利害関係人の申請があつたとき、又は国土交通大臣の権限に属する同項各号に掲げる事項若しくは旅客自動車運送事業の停止の命令若しくは許可の取消しについて国土交通大臣の指示があつたときは、利害関係人又は参考人の出頭を求めて意見を聴取しなければならない。

(聴聞の特例)

第九十条 地方運輸局長は、その権限に属する旅客自動車運送事業の停止の命令をしようとするときは、行政手続法（平成五年法律第八十八号）第十三条第一項の規定による意見陳述のための手続の区分にかかわらず、聴聞を行わなければならない。

- 2 地方運輸局長の権限に属する旅客自動車運送事業の停止の命令又は許可の取消しの処分に係る聴聞の主宰者は、行政手続法第十七条第一項の規定により当該処分に係る利害関係人が当該聴聞に関する手続に参加することを求めたときは、これを許可しなければならない。
- 3 (略)

(道路管理者の意見の聴取)

第九十一条 国土交通大臣は、路線を定める旅客自動車運送事業につき第四条第一項又は第十五条第一項（路線の新設に係る事業計画の変更及び自動車の大きさ又は重量の増加を伴う事業計画の変更に限る。）の規定による処分をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、当該処分により必要となる道路法による道路の構造及び設備に関する道路管理上の措

置につき、当該道路管理者の意見を聴かなければならない。ただし、当該処分により運行することとなる事業用自動車の大きさ又は重量が、当該処分に係る路線と路線を共通にする他の旅客自動車運送事業者の当該共通にする路線の部分において運行する事業用自動車の大きさ又は重量を超えない場合（当該共通にする路線の部分に限る。）その他の道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合は、この限りでない。

（報告、検査及び調査）

第九十四条 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、道路運送事業者その他自動車を所有し、若しくは使用する者又はこれらの者の組織する団体に、国土交通省令で定める手続に従い、事業又は自動車の所有若しくは使用に関し、報告をさせることができる。

2 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、指定試験機関に、国土交通省令で定める手続に従い、試験事務に関し、報告をさせることができる。

3 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして自動車、自動車の所在する場所又は道路運送事業者その他自動車を所有し、若しくは使用する者若しくはこれらの者の組織する団体の事務所その他の事業場（道路運送事業又は自動車の管理に係るものに限る。）に立ち入り、帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

4 国土交通大臣は、この法律の施行に必要な限度において、その職員をして指定試験機関の事務所に立ち入り、業務の状況若しくは帳簿書類その他の物件を検査し、又は関係者に質問させることができる。

5 （略）

6 前三項の場合には、当該職員は、その身分を示す証票を携帯し、かつ、関係者の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

7 第三項から第五項までの権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

（手数料）

第九十五条の二 運行管理者試験を受けようとする者又は運行管理者資格者証の交付若しくは再交付を受けようとする者は、実費を勘案して国土交通省令で定める額の手数料を国（指定試験機関が行う試験を受けようとする者にあつては、当該指定試験機関）に納めなければならない。

2 前項の規定により指定試験機関に納められた手数料は、当該指定試験機関の収入とする。

（指定試験機関の処分についての審査請求）

第九十五条の三 この法律の規定による指定試験機関の処分に不服がある者は、国土交通大臣に対し、行政不服審査法（昭和三十七年法律第百六十号）による審査請求をすることができる。

◇道路運送法の一部を改正する法律等の概要（貸切バス事業）

平成11年 2月
運輸省自動車交通局

(改正の趣旨)

- 貸切バス事業について、需給調整規制を廃止して事業への参入を容易にするとともに、運賃及び料金の設定及び変更について届出制とすること等により、市場競争を通じた多様なサービスの提供を促進し、事業の効率化、活性化を図り、併せて、運行管理制度の充実を図ること等により輸送の安全を確保する。

(改正の内容)

1. 事業参入等

(1) 貸切バスに事業について免許制から許可制への移行

- 貸切バス事業について、需給調整を前提とした免許制を廃止し、輸送の安全確保等の観点から一定の要件を満たす者に対して参入を認める許可制に移行する。
- 新たな許可の単位は事業者ごとにする。

(2) 許可基準

貸切バス事業の参入許可に当たっての許可基準及びこれに対応する審査事項は以下のとおり。

- 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。
 - ・ 運行管理体制、運行管理者の選任計画、運行管理の拠点となる営業所の整備等
- その他当該事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
 - ・ 車庫等の事業用施設の位置、規模及び使用権原、保険加入等
- 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。
 - ・ 経営者の法令知識、経営組織の確立、財産的基礎等

(3) 欠格事由

- 貸切バス事業、乗合バス事業、タクシー事業等の免許又は許可を取り消された法人の役員について、欠格事由に該当することとし、悪質な事業者の参入制限を強化する。

(4) 事業の休止又は廃止

- 受給調整規制を廃止し、一定の要件を満たす者の事業参入を認める許可制とすることに伴い、事業の休止又は廃止については事後届出制とする。

2. 事業計画等

(1) 事業計画

- 貸切バス事業について、以下の事項を事業計画として事業参入時に提出させ、必要な審査を行うとともに、事業内容の変更時にも許可時と同様の審査を行う。事業計画事項は以下のとおり。
 - ・ 事務所及び営業所の位置及び名称
 - ・ 営業所ごとの配置車両数
 - ・ 車庫の位置及び収容能力
 - ・ 営業区域
- 事業計画の変更は原則認可（営業所の位置、車庫の位置及び収容能力、営業区域）。軽微事項については事後届出制（事務所の位置及び名称、営業所の名称）とする。
- 車両数に係る変更については、機動的な事業展開を可能とするため、事前届出制とする。

(2) 営業区域及び片足主義

- 貸切バス事業について、車両の営業所への帰属性を確保し適切な運行管理が行われることを担保するため、営業区域を設定するとともに、運送の発地及び着地のいずれもが営業区域外にある運送を禁止する。

(3) 乗合運送の禁止及び許可

- 貸切バス事業者による乗合運送は、一般的に禁止し、乗合バス事業者による輸送が困難な場合に限りこれを認める許可

削とする。

3. 運賃及び料金

- 貸切バス事業の運賃料金の設定・変更について、事前届出制とする。
- 不当競争を引き起こすおそれがある場合等一定の事由に該当する場合には、運輸大臣が変更命令を行うことができるものとする。変更命令基準は以下のとおり。
 - ・社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、利用者の利益を阻害するおそれがあるものであるとき
 - ・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
 - ・不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき

4. 利用者保護

- 運送約款
運送約款の制定を義務付け、運輸大臣の認可を受けることとするとともに、運輸大臣が標準運送約款を策定し、これを事業者が採用する場合、認可を受けたものとみなす。

5. 輸送の安全

- 安全規制のあり方については、貸切バス事業、乗合バス事業、タクシー事業等の共通の検討事項として運輸技術審議会にて検討し、平成10年12月10日に中間とりまとめがなされたところ。
- 中間とりまとめで提言された事項のうち、運行管理者の権限の明確化については、乗合バス事業、タクシー事業等を含め、今回の法改正で措置することとし、最終答申に向けてさらに検討を要する事項及び準備等が必要な事項については、乗合バス事業、タクシー事業等に係る道路運送法の改正時に措置する予定。

- (1) 運行管理者の権限の明確化の概要は以下のとおり。
- ・運行管理者に対する事業者からの業務に必要な権限の付与
 - ・運行管理者の助言に対する事業者の尊重義務
 - ・運行管理者の指導に対する他の従業員の遵守義務

また、事業者が運行管理者に対して必要な権限の付与を行っていないときは、運輸大臣は権限を付与するよう命令することができるものとする。

- (2) 貸切バス事業に対する運行管理者資格試験制度については、乗合バス事業やタクシー事業との関係、実施機関等の事項についてさらに検討し、所要の準備を行った上で乗合バス事業、タクシー事業等に係る道路運送法改正時に導入する。

- 法律改正事項以外の貸切バス事業の輸送の安全確保対策は別紙のとおり。

6. 罰則

- 道路運送法の罰則全体を見直し、罰金額の引上げ等を行う。
現行無免許営業：懲役1年以下又は罰金200万円以下→改正後：懲役3年以下又は罰金300万円以下

(その他)

- 今回の道路運送法の改正は、平成12年2月1日から施行する。
- 運輸大臣は、これまでの事業計画に追加する必要があると認める事項について、法施行後1年を経過するまでの間に、既存貸切バス事業者に対して届出書の提出を求めることができる。
現在のところ、営業所ごとに配置されている車両数等を想定。

(参考)

- 規制緩和推進3ヵ年計画（平成10年3月閣議決定）において、平成11年度中に、貸切バス事業に係る需給調整規制を廃止するとともに、運賃料金については認可制を届出制とすることとされている。

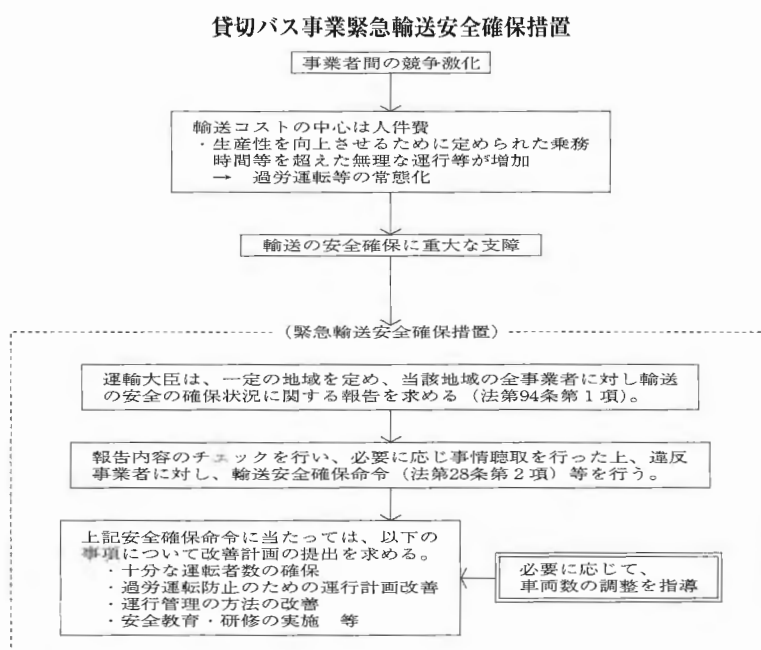
貸切バスの受給調整規制廃止に伴う輸送の安全確保対策

1. 運行管理の充実強化

- (1) 運行管理者の配置基準の導入
営業所に配置する運行管理者について、その人数を配置車両数に応じて設定すべきことを義務づける。
- (2) 文書による運行指示の義務づけ
運行経路、休憩場所等運行に必要な事項を記載した文書を作成すること及び同文書を運転者に携行させるべきことを義務づける。
- (3) 一般講習の適正化
自動車事故対策センターが実施する一般講習（運行管理者が年1回受講を義務づけられているもの）について、講習内容や講習方法を改善し、研修効果の向上を図る。
- (4) 運転者の資質及び安全運転意識の向上
運転者教育の充実を図ることにより、運転者の資質及び安全運転意識の向上を図る。

2. 事後チェックの強化等

- (1) 事故報告規則の見直し
行政措置の充実、事故原因の究明体制の強化を図るため、報告対象、報告事項を見直す。
- (2) 国の監査体制の強化と処分基準の明確化
特別監査を重点的に行う等監査体制を強化するとともに、車両停止命令、運行管理者の解任命令等の処分基準を明確化し、公表する。
- (3) 緊急輸送安全確保対策
競争の激化に起因して地域の事業者の多くが輸送の安全の確保に係る規制を遵守できなくなり、輸送の安全確保に重大な支障が生じるおそれがある場合に、当該地域の事業者から輸送の安全の確保状況に関する報告を求めるとともに、必要な場合には運転者の確保、運行計画の改善等を命ずる等の措置を講じる（下表参照）。



◇道路運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（貸切バス事業）

1. 衆議院附帯決議

平成11年4月27日
衆議院運輸委員会

政府は、本法施行に当たり、次の点に配慮し、所要の措置を講ずべきである。

- 一 一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両規模の確保等輸送の安全を確保するための適切な事業の計画及び事業遂行能力等についての審査を厳正に行うとともに、その基準を具体的に定めこれを公示する等、許可の運用について統一性、透明性を確保すること。
- 二 運転者の過労運転による事故防止を図るため、自動車運転者の労働時間改善基準遵守を前提とする運行計画の策定と書面による運行指示を徹底する措置を講ずること。また、契約時においても基準遵守が前提となるよう関係者間の協議の場を設置するなど適切な措置を講ずること。

2. 参議院附帯決議

平成11年5月13日
参議院交通・情報通信委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について万全の措置を講ずべきである。

- 一 一般貸切旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両台数の確保等輸送の安全を確保するための適切な事業計画及び事業遂行能力等に関する審査を厳正に行うこと。また、その許可基準を具体的に定めて公示するなど、許可制度の運用について統一性、透明性を確保すること。
- 二 運転者の過労運転による事故防止を図るため、自動車運転者の労働時間改善基準遵守を前提とする運行計画の策定及び書面による運行指示を徹底する措置を講ずること。また、運送契約時においても基準が遵守されるよう関係者間の協議の場を設置するなど適切な措置を講ずること。
- 三 一般貸切旅客自動車運送事業の適正化を図るため、運賃料金の変更命令、輸送の安全確保に関する是正命令、事業の改善命令、許可の取り消し処分等について厳正かつ機動的に行うこと。
- 四 一般貸切旅客自動車の運行の安全を確保することにおいて、一般貸切旅客自動車運送事業者の責任が回避されることのないよう、運行管理に係る規定の運用に十分留意すること。

◇道路運送法施行規則等の一部を改正する省令の概要（貸切バス事業）

平成11年8月11日
運輸省自動車交通局

1. 道路運送法施行規則

(1) 貸切バス事業関係

ア 許可申請

改正後の道路運送法（以下、「法」といいます。）第42条の2第1項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業を営もうとする者（以下、「一般貸切旅客自動車運送事業者」といいます。）は、運輸大臣の許可を受けなければならないことになった。

これに伴い、一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けようとする場合の添付書類については、法第42条の2第4項で準用する法第5条第3項の規定により、需給調整規制に係るものを除き、一般乗合旅客自動車運送事業又は一般乗用旅客自動車運送事業（以下、「一般乗合旅客自動車運送事業等」といいます。）の免許申請の際の添付書類に準ずることとする。

イ 事業計画記載事項

法第42条の2第2項第2号の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者が当該許可の申請の際に提出しなければならない申請書の事業計画記載事項である「運輸省令で定める」事項として同号において例示されている営業区域等に加え、自動車車庫の位置及び収容能力等を定めることとする。

ウ 運賃及び料金

法第42条の2第5項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業者は運賃及び料金の設定又は変更の際にはあらかじめ運輸大臣に届け出なければならないこととなりましたが、同届出書には、設定又は変更しようとする運賃及び料金を適用する営業区域、実施予定日等を記載することとし、原則として実施日の30日前までに届出を行うこととする。

エ 事業計画の変更等

法第42条の2第9項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業者が事業計画の変更の際に、あらかじめ、運輸大臣に届け出なければならない「運輸省令で定める」事項として、各営業所に配置する事業用自動車の数を定めることとする。

また、法第42条第10項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業者が事業計画の変更の際に、遅滞なく運輸大臣に届け出なければならない「運輸省令で定める」軽微な事項として、主たる事務所の名称及び位置並びに営業所の名称を定めることとする。

オ 事業の休止及び廃止の届出

法第42条の2第12項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業の休止又は廃止の届出をする場合、廃止又は休止の届出書の記載事項として休止又は廃止の日、休止又は廃止を必要とした理由等を規定することとする。

(2) その他関係

ア 一般乗合旅客自動車運送事業等の免許申請の際の添付書類

法第5条第3項の改正により、一般乗合旅客自動車運送事業等の免許申請の際に添付しなければならない書類に記載することとされている「運輸省令で定める」事項に事業用自動車の運行管理の体制等を追加することとする。

イ 届出

法第23条の2第4項（運行管理者に対して必要な権限を付与していない事業者に対する措置命令）の規定による運輸大臣の命令を受けた事業者が、当該命令の内容を実施した場合に、当該命令を発した行政庁にその旨を届け出ることとする。

2. 旅客自動車運送事業等運輸規則

- (1) 法第42条の2第13項で準用する法第28条第1項の規定により、輸送の安全及び旅客の利便の確保のために一般貸切旅客自動車運送事業者が遵守すべき事項等の「運輸省令で定める」事項として、
 - ・ 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運行の経路、乗務員の休憩地点及び休憩時間等を記載する運行指示書を作成し、運転者に対し必要な指示を行うとともに、これを携行させなければならないこと
 - ・ 一般貸切旅客自動車運送事業者は、この運行指示書を1年間保存しなければならないことを定めることとする。
- (2) 法第42条の2第13項で準用する法第28条第3項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者等が遵守すべき「運輸省令で定める」事項として、運転者は、運行指示書を携行しなければならないことを加えることとする。
- (3) 法第42条の2第13項で準用する法第23条第2項の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業の運行管理者の業務の範囲として「運輸省令で定める」ものに、運行指示書を作成し、運転者に必要な指示を行い、運転者にこの運行指示書を携行させ、その保存をすることを加えることとする。
- (4) 運行管理者の選任を必要とする営業所
一般貸切旅客自動車運送事業者は、営業所に配置する事業用自動車の数毎に、29両までは1名、30～59両までは2名、以下30両毎に1名を追加する割合で運行管理者を配置しなければならないこととする。

3. 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）

法第94条第1項の規定により、運輸大臣は道路運送事業者等から省令で定める手続に従い、報告をさせることができるとされており、これに基づき旅客自動車運送事業等報告規則が定められている。

今回、道路運送法の一部を改正する法律が成立したことに伴い、一般貸切旅客自動車運送事業に係る営業報告書及び輸送実績報告書として、従来需給調整規制の下で提出を求めていた固定資産明細表、引当金明細表等の書類について提出を不要とすること等の改正を行った。

また、これまで一般貸切旅客自動車運送事業者のうち運輸大臣が指定するものにあつては、運輸大臣に対しても営業報告書の提出を求めていましたが、今回、事業者の負担を軽減する観点から提出を不要とした。

4. 一般旅客自動車運送事業会計規則

法第29条の改正に基づき、一般貸切旅客自動車運送事業者については、一般旅客自動車運送事業会計規則を適用しないこととした。

◇事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準（貸切バス事業）

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等について、事案の迅速かつ適切な処理を図るため、下記のとおり審査基準を制定したので公示する。（北海道運輸局公示第31号）

平成11年12月27日

北海道運輸局長 中 田 洋

記

1 許可（道路運送法（以下「法」という。）第4条第1項）

(1) 営業区域

原則として、陸運支局の営業区域（離島を除く。）を単位とする。ただし、当該陸運支局の管轄区域に近接する地域を営業区域とする場合は、その地域の全部又は一部が最寄りの営業所から50キロメートルの範囲にある市郡を含めることができるものとする。

(2) 営業所

① 営業区域内にあること。

なお、複数の営業区域を有するものにあつては、それぞれの営業区域内にあること。ただし、(1)ただし書きにより陸運支局の管轄区域に近接する地域であつて営業区域として認めたものを除く。

② 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。

③ 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。

④ 事業計画を的確に遂行するに足る規模のものであること。

(3) 事業用自動車

① 車種区分

車種区分については、大型車、中型車及び小型車の3区分とし、区分の基準は次のとおりとする。

大型車・・・車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型車・・・大型車、小型車以外のもの

小型車・・・車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下

② 事業用自動車

申請者が使用権原を有するものであること。

(4) 車両数

最低車両数

営業所を要する営業区域毎に3両。ただし、大型車を使用する場合は、営業所を要する営業区域毎に5両。

なお、車両数が3両以上5両未満での申請の場合は、許可に際して中型車及び小型車を使用しての輸送に限定する旨の条件を付すこととする。

(5) 自動車車庫

① 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ていること。

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 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。

- ⑦ 事業用自動車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っては、当該私道の通行に係る使用権限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。

(6) 休憩仮眠施設

- ① 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。ただし、併設できない場合は、営業所及び自動車車庫のいずれからも直線で2キロメートルの範囲内にあること。
- ② 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。
- 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、農地法等関係法令の規定に抵触しないものであること。

(7) 管理運営体制

- ① 法人にあっては、当該法人の役員のうち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 運行管理の担当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と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。
- ⑤ 事故防止等についての教育及び指導體制を整え、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、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整備されていること。

(8) 運転者

- ① 事業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。
- ② 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。

(9) 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(i)～(t)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。
- (i) 車両費 取得価格（未払い金を含む。）又はリースの場合は1年分の貸借料等
- (ii) 土地費 取得価格（未払い金を含む。）又は1年分の賃借料等
- (iii) 建物費 取得価格（未払い金を含む。）又は1年分の貸借料等
- (iv) 機械器具及び什器備品 取得価格（未払い金を含む。）
- (v) 運転資金 人件費、燃料油脂費、修繕費等の2か月分
- (vi) 保険料等 保険料及び租税公課（1年分）
- (vii) 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(i)～(vii)の合計額とする。
- (i) ①(i)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(i)と同額とする。
- (ii) ①(ii)及び(iii)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(ii)及び(iii)と同額とする。
- (iii) ①(iv)～(vii)に係る合計額

(10) 法令遵守

- ① 申請者又は申請者が法人である場合においてはその法人の役員が、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。

② 申請者又は申請者が法人である場合においてはその法人の役員（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。）が法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）及びタクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）等の違反により申請日前2年間及び申請日以降に輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（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当該処分を受けた法人の役員として在任した者を含む。）ではないこと等法令遵守の点で問題のないこと。

(11) 損害賠償能力

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。

(12) その他

離島での輸送、会葬者の輸送、車椅子での乗降装置及び車椅子固定設備等特殊な装備を施した車両を用いた輸送、法第21条第2号に基づく許可を受けて乗合運送を行うことを内容とする輸送等の特殊な申請については、その内容に応じ、それぞれの特性を踏まえて弾力的に判断することとし、許可に際しては、必要に応じ業務の範囲を当該輸送に限定する旨の条件等を付すこととする。

(13) 申請時期

許可の申請は、随時受け付けるものとする。

2 事業計画の変更の認可（法第15条第1項）

(1) 1(1)～(9)、(11)～(13)の定めるところに準じて審査すること。

(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。

① 法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化特別措置法等の違反により申請日前2年間及び申請日以降に輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（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その法人の役員として在任した者を含む。）でないこと。

② 法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化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対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。

③ 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。

④ 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（無免許、飲酒、過労に起因する事故、ひき逃げ等）がないこと。

⑤ 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）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 乗合運送の許可（法第21条第2号）

平成13年9月27日付け国自旅第87号に定めるところによる。

4 事業の譲渡譲受の認可（法第36条第1項）

(1) 事業を譲り受けようとする者について、1(1)～(13)の定めるところに準じて審査すること。

(2) 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、事業の一部譲渡については、事業計画の変更の手続をとらせること。

5 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) 1(1)～(13)の定めるところに準じて審査すること。

(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、1(4)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条及び会社の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。

6 事業の管理の受委託の許可（法第35条第1項）

平成12年11月1日付け自旅第125号の3、自整第171号の3、自環第254号の3に定めるところによる。

7 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) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第12条各号に掲げる事項が明確に定められているものであること。

8 許可又は認可に付した条件の変更等

上記1～5の許可又は認可に付した条件又は期限について、変更若しくは解除又は期限の延長を行う場合には、上記1～5の定めるところにより審査すること。

9 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。

附 則

- 1 この審査基準は、平成12年2月1日以降、当局管内の陸運支局において受理する申請に適用する。
- 2 平成9年4月1日付け北海道運輸局公示第13号「一般貸切旅客自動車運送事業の免許申請に関する審査基準」及び平成9年4月1日付け北海道運輸局公示第14号「一般貸切旅客自動車運送事業の事業計画変更認可申請に関する審査基準」は、平成12年1月31日限りこれを廃止する。

附 則（平成13年3月30日付け北海道運輸局公示第15号）

この公示は、平成13年4月1日以降、当局管内の陸運支局において受理する申請に適用する。

附 則（平成14年1月30日付け北海道運輸局公示第66号）

- 1 この公示は、平成14年2月1日以降、当局管内の陸運支局において受理する申請に適用する。
- 2 「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等に関する審査基準」における記1(10)②、記2(2)①及び記2(2)②におけるタクシー業務適正化特別措置法に基づく処分には、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に基づく処分を含むものとする。

◇事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領（貸切バス事業）

自旅第129号の1

平成11年12月13日

運輸省
自動車交通局長

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

道路運送法の一部を改正する法律（以下「法」という。）の施行に伴い、運賃・料金に関する規制が認可制から届出制へ移行されることとなった。

届出制により新しいサービスに対応して弾力的な運賃・料金の設定が可能となるとともに、運賃改定の手続きの簡素化が図られることとなるが、一方で公正競争の確保及び利用者保護の観点から不当な運賃・料金の設定については、変更命令により是正することとなっている。

よって、上記の趣旨を踏まえ、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出に関する手続き及び変更命令の処理要領を下記のとおり定めたので、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、平成6年8月11日付け自旅第123号および自旅第124号は、廃止する。

記

第1 運賃・料金の届出に関する手続き

1 届出書の提出

- (1) 新規許可申請の場合における運賃・料金設定届出書については、許可後に提出させることとする。したがって事業者としては、運賃及び料金の実施予定日以降に運輸が開始されることになる。
- (2) 運賃・料金設定届出の場合における運賃・料金の適用方法については、下記によることとする。
 - ① 運賃の種類については、複数の運賃から実際に適用する運賃を選択するものとする。この場合、複数の運賃を採用するにあたっては、それぞれの運賃をどのような運送に対して適用するのかを定めて明記するものとする。
 - ② 標準適用方法に記載されていない運賃の割引・割増を設定する場合においては、具体的な適用方法を明記するものとする。
 - ③ 標準適用方法に記載された運賃の計算方法、料金の適用のうち、時間や距離の区分等について、新たな設定を行う場合は、その設定が運送の態様に応じたものであり、利用者にとってわかりやすいものとする。
- (3) 営業区域の拡大に伴う事業計画の変更認可申請の場合における運賃・料金設定届出書については、事業計画の変更認可申請と同時に提出させることとし、設定届の実施予定日は「認可を受けた日」と記載するものとする。

2 届出書の受付

陸運支局長（沖縄にあっては陸運事務所長。以下同じ。）は、運賃・料金設定（変更）届出書が提出された場合、施行規則第26条の4第1項に掲げる記載事項が正しく記載されているかを確認して届出書を受付けること。

3 届出書の進達

陸運支局長は、運賃・料金の届出書を受けた場合、速やかに地方運輸局長（沖縄県にあっては沖縄総合事務局長。以下同じ。）あて進達すること。

4 届出件数の報告

地方運輸局長は、運賃・料金の届出件数及び変更命令件数について、前年度分を4月末日までに自動車交通局長あて報告すること。

第2 運賃・料金の変更命令の処理要領

1 運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃の最高額及び最低額（基準とする運賃額を定め、その運賃額に上下一定の率を定めて届出を行う場合には、その上限、下限の額）並びに料金の最高額及び最低額が変更命令の審査を必要としない範囲内にあるかを判断する。

2 変更命令の審査を必要としない届出

(1) 運賃・料金の設定（変更）届出書の内容が次に掲げる全ての事項に該当するときは変更命令の審査を必要としないものとする。

① 運賃・料金の額が、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」に基づいて地方運輸局長が地域の経済情勢や事業者の経営状況を勘案して定める範囲内のものであること

② 運賃・料金の適用方（運賃・料金の種類及び適用方法を定めているもの。以下同じ。）が、運輸大臣が事業実態を勘案して定める別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」と合致するものであること

(2) 上記(1)に該当する変更命令の審査を必要としない届出については、施行規則第26条の4第2項第2号の規定を適用して、あらかじめ届け出れば良いものとする。

3 変更命令を行うか否かについての審査要領

(1) 運賃・料金の額が、上記2の(1)①にて地方運輸局長が定める範囲以外のものである場合は、法第42条の2第6項各号に該当するか否かの審査を行うこととし、法第94条第1項の規定に基づき、原価計算書その他運賃・料金の算出の基礎が記載された書類の提出を求めることとする。

この場合、原価計算書等については、別紙3の「一般貸切旅客自動車運送事業の原価計算要領」に基づいて作成させることとする。

(2) 運賃・料金の適用方が、上記2の(1)②にて運輸大臣が定める標準適用方と合致しないものである場合は、法第42条の2第6項各号に該当するか否かの審査を行うこととし、法第94条第1項の規定に基づき、標準適用方と異なる理由について意見聴取及び関係書類の提出を求めることとする。

(3) 変更命令の要否の判断をするにあたっては、過去の事例を参考にして行うこととする。

また、過去に事例のない内容にあつては、本省に事前に相談することとし、本省は、各地方運輸局に対し、当該事案の内容及び回答を新たな事例として連絡することとする。

4 運賃・料金の変更命令を発動する基準

(1) 変更命令を発する具体的対象事例を列記すれば、次のとおりである。

① 法第42条の2第6項第1号に該当する場合

・物価変動の状況や他の公共交通機関の運賃水準等の社会的経済的状況を勘案し著しく高く不適切な運賃・料金設定であると認められるもの。

② 法第42条の2第6項第2号に該当する場合

・一見客や近距離輸送の利用者に不当に割高となるような運賃の設定等特定の旅客に対して差別的な取扱いを行うもの。

③ 法第42条の2第6項第3号に該当する場合

・競合する他事業者を撤退させることを目的とした不当なダンピングを行うもの。

(2) 変更命令は、原則として、実施予定日の7日前までに行うこととする。

(3) 変更命令は、(1)の変更命令の対象事例を参照し、その理由を具体的に示して行うこととする。

(4) 既に実施している運賃に対し変更命令を発する場合においては、変更命令を発した日から原則として30日以内の日を指定して変更すべきことを命ずるものとする。

第3 その他

当該事務を処理する上で事業者に対し示している変更命令を必要としない範囲及び標準適用方については、あくまでも事務処理上の基準として設定しているものであり、それ以外の運賃・料金の設定（変更）を否定するものではないことに十分留意すること。

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

第 1 範囲の設定及び公示

地方運輸局長（沖縄県にあっては沖縄総合事務局長。以下同じ。）は、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額について、当該地域内の経済状況及び事業者経営状況を勘案して、変更命令の審査を必要としない範囲を設定し、公示することとする。

第 2 範囲内の対象となる運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃・料金に当該事業者が適用方にて別途設定している運賃幅を適用し、当該事業者が設定する運賃・料金の最高額及び最低額を対象とする。

第 3 範囲の設定方法

- 1 運賃は時間及び距離ごとに、料金は種類ごとに設定することとする。
- 2 範囲は、法施行日（平成12年2月1日）の前日に適用していた認可運賃・料金の額を基準として、別途定める率を乗じたものとする。

第 4 範囲の見直し

- 1 改正道路運送法施行後においては、事業者の創意による新たな運賃・料金の届出も想定されることから、当該運賃・料金については、当該地域の市場動向等を勘案し、全国的に考え方を統一したうえで、必要に応じて追加公示を行うこととする。
- 2 法施行後において、経済状況の変化又は届出運賃の実績等を勘案した結果、変更命令の審査を必要としないことが確認できた場合は、必要に応じて、範囲を設定するにあたり基準となる運賃・料金の額及び別途定める率についての見直しを行うこととする。

別紙2

一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法

第1 車種区分

大型車、中型車、小型車の3区分とし、区分の基準は次のとおりとする。

大型車・・・車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型車・・・大型車、小型車以外のもの

小型車・・・車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下

第2 運賃

1. 運賃の種類

運賃の種類は、時間制運賃、キロ制運賃、時間・キロ選択制運賃、行先別運賃とする。

2. 運賃の計算方法

(1) 時間制運賃

① 実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。以下同じ。）に時間賃率を乗じた額とする。

ただし、実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額とする。

② 時間の積算については、1日あたり12時間まで（2日以上行程については、1日あたり8時間）を上限として計算することとする。

(2) キロ制運賃

① 旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に距離賃率を乗じた額とする。

② 距離賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。

イ 100キロまで

ロ 100キロを超え300キロまで

ハ 300キロを超えるもの

(3) 時間・キロ選択制運賃

① 運賃の適用

時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。）が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用する。

ただし、時間制運賃で計算した運賃・料金の合計額が、キロ制運賃を適用した場合の運賃・料金の合計額に満たない場合には時間制運賃は適用しない。

② 時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。以下同じ。）に時間賃率を乗じた額とする。

ただし、実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額とする。

③ キロ制運賃は、旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に距離賃率を乗じた額とする。

④ 距離賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。

イ 100キロまで

ロ 100キロを超え300キロまで

ハ 300キロを超えるもの

(4) 行先別運賃

特定の行き先について、時間制運賃、キロ制運賃又は時間・キロ選択制運賃にて算出した運賃及び料金の合計額にて計算し、別途、地方運輸局に届け出た額とする。

(5) 運賃計算の基本

① 運賃は運賃の種類及び車種別に計算した金額の最高額及び最低額の範囲内とする。

② 運賃は、営業所の所在する出発地の運賃を基礎として計算するものとする。

3. 運賃の割引・割増

(1) 身体障害者福祉法、知的障害者福祉法及び児童福祉法の適用を受ける者の団体については3割引とする。

(2) 学校教育法による学校（大学及び高等専門学校を除く）に通学又は通園する者の団体については2割引とする。

(3) 2以上の割引（割増）条件に該当する場合はいずれか高い率を適用し、重複して運賃の割引（割増）をしない。

第3 料金

1. 料金の種類

運送に伴う料金の種類は、深夜早朝運行料金、待機料金（時間待機料金、宿泊待機料金）、回送料金、航送料金及び特殊車両割増料金とする。

2. 料金の適用

(1) 深夜早朝運行料金

22時以降翌朝5時までの間に運行した場合に適用する。ただし、回送のための運行には適用しない。

(2) 待機料金

① 旅客側の原因により車両を待機させた場合に適用する。

② 時間待機料金は、旅客が最初に乗車し最後に降車するまでの間に旅客側の責により車両を待機させた時間について適用する。

③ 宿泊待機料金は、2日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合に適用する。

ただし、標準宿泊待機時間（宿泊場所に到着してから出発するまでの間の時間が1泊につき15時間）を超えるときは、その超えた時間については時間待機料金を適用する。

④ 時間制運賃等（時間・キロ選択制運賃の場合において時間での運賃計算を行った場合も含む。以下同じ。）を適用した場合には、待機料金は適用しない。

(3) 回送料金

旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20キロを超える場合に、その超えた距離について適用する。

(4) 航送料金

フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間（標準宿泊待機時間は含まない）に適用する。ただし、時間制運賃等を適用した場合には適用しない。

(5) 特殊車両割増料金

次の条件を有する車両については、運賃の5割以内の割増料金を適用することができる。

① 標準的な装備を超える特殊な設備を有する車両。

② 当該車両購入価格を座席定員で除した単価が、標準的な車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より70%以上高額である車両。

第4 端数処理

(1) 距離の端数については、10キロ未満は10キロに切り上げる。ただし、回送キロについては1キロ未満は1キロに切り上げる。

(2) 時間の端数については、30分未満は切り捨て、30分以上は1時間に切り上げる。

第5 旅客より収受すべき運賃・料金

(1) 時間制運賃及び距離別運賃については、運賃の計算方法により算出される時間制運賃又は距離制運賃に料金を併算した額に105%を乗じ、1円単位に四捨五入した運賃・料金を収受する。

(2) 行先別運賃については、当該運賃料金を105%を乗じ、1円単位に四捨五入した運賃を収受する。

なお、行先別運賃のほか航送料金又は特殊車両割増料金を収受すべき場合は、行先別運賃に航送料金、特殊車両割増料金を併算した額に105%を乗じ、1円単位に四捨五入した運賃・料金を収受する。

第6 実費負担

ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料その他旅客から特別な負担を求められた場合には、その実費を旅客の負担とする。

別紙3

一般貸切旅客自動車運送事業の原価計算要領について

第1 原価計算期間及び運賃・料金の算定

1 運賃・料金設定の場合

原価計算期間は、原則として次の2年度とする。

事業開始年度……事業を開始しようとする日の属する年度

翌年度……事業開始年度の翌年度1年間で運賃・料金の算定のための年度

2 運賃・料金変更の場合

原価計算期間は、原則として次の3年度とする。

実績年度……直近の実績事業年度1年間

翌年度……実績年度の翌年度1年間

平年度……実績年度の翌々年度1年間で運賃・料金の算定のための年度

第2 原価計算方法

1 基礎数値の算出

(1) 運賃・料金設定の場合

合理的な将来予測等による適切な事業計画に基づき、事業開始年度及び翌年度について算出する。

(2) 運賃・料金変更の場合

過去の実績の推移及び合理的な将来予測等による適正な事業計画に基づき、翌年度及び平年度について算出する。

2 原価の算出

(1) 原価の範囲

原価は、営業費（人件費、燃料油脂費、修繕費、減価償却費、その他運送費及び一般管理費をいう。以下同じ。）、営業外費用を合計した額とする。

(2) 営業費の算定

① (1)により算定した基礎数値を基に、事業規模に応じ適正に原価を算定する。

② 将来予測等については、経済指標（CPI＝消費者物価指数、WPI＝卸売物価指数）を参考とする。

③ 関係諸税の増徴、道路使用料金等の改定等が見込まれる場合は、それらを踏まえて算定する。

(3) 営業外費用の算定

次式により算定する

金融費用＝翌（平）年度ベースとなる資産×他人資本構成比×平均金利

第3 収入の算出

収入は、運送収入、運送雑収及び営業外収入の合計額とし、合理的な将来予測等による適切な事業計画に基づき算出する。

第4 原価計算書等の様式

別添様式1～3を例示する。

様式1

【 原 価 計 算 書 】

(設定の場合)

		事業開始年度		翌年度		備 考
		総 額	構成比(%)	総 額	構成比(%)	
収 入	運送収入					
	運送雑収					
	営業外収入					
	合 計		100.0		100.0	
費	運送費					
	人件費					
	燃料油脂費					
	修繕費					
	減価償却費					
	その他運送費					
	小 計					
用	一般管理費					
	人件費					
	その他経費					
	小 計					
用	営業外費用					
	金融費用					
	その他経費					
	小 計					
	合 計		100.0		100.0	
収 支 率						

様式2

【 原 価 計 算 書 】

(変更の場合)

		実績年度		翌年度			平 年 度					
		総 額	構成比(%)	総 額	構成比(%)	対前年度比	改定しない場合	構成比(%)	改定する場合	構成比(%)	対前年度比	
収 入	運送収入											
	運送雑収											
	営業外収入											
	合 計		100.0		100.0			100.0		100.0		
費	運送費										改定しない場合と同様	
	人件費											
	燃料油脂費											
	修繕費											
	減価償却費											
	その他運送費											
	小 計											
用	一般管理費											
	人件費											
	その他経費											
	小 計											
用	営業外費用											
	金融費用											
	その他経費											
	小 計											
	合 計		100.0		100.0			100.0				
収 支 率												

様式3

【 基 礎 数 値 】

	A 年 度	B 年 度	C 実績年度	翌 年 度		平 年 度	
				キロ	算 定 基 礎	キロ	算 定 基 礎
走行キロ (うち実車キロ)	(キロ キロ)	(キロ 伸率 キロ)	(キロ 伸率 キロ)	キロ	実績年度値×過去3年間の平均伸率 () × ()	キロ	翌年度値×過去3年間の平均伸率 () × ()
延実在車両数	両	伸率 両	伸率 両	両	実績年度値×過去3年間の平均伸率 () × ()	両	翌年度値×過去3年間の平均伸率 () × ()
期中平均車両数	両	両	両	両	延実在車両数÷365 () ÷ 365	両	延実在車両数÷365 () ÷ 365

* 走行キロ平均伸率 : 平均伸率の算出方法は、B年度÷A年度とC年度(実績年度)÷B年度の単純平均伸率
 * 延実在車両数平均伸率 : 平均伸率の算出方法は、B年度÷A年度とC年度(実績年度)÷B年度の単純平均伸率

◎経済指標等

	翌 年 度	平 年 度
消費者物価指数(CPI)		
卸売物価指数(WPI)		
人件費アップ率		

◎諸元

	翌 年 度	平 年 度	摘 要	
燃料価格 (ℓ当り)	軽 油 ガ ソ リ ン	円 円	円 円	翌年度は最近時の購入価格、平年度は、翌年度にCPIとWPIの和半値を掛ける。燃料税増徴の場合は増税分を加算した額とする。
保険料改定率				
道路使用料改定率				料金改定が見込まれる場合
フェリーボート利用料改定率				料金改定が見込まれる場合
平均金利(長期プライムレート等)				

◇事業の運賃・料金の変更命令（貸切バス事業）

道路運送法第42条の2第6項に基づく一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の変更命令の処理要領を下記のとおりに定めたので公示する。（北海道運輸局公示第32号）

平成11年12月27日

北海道運輸局長 中 田 洋

記

1. 運賃・料金の設定(変更)届出書の内容が次に掲げる全ての事項に該当するときは変更命令の審査を必要としないものとする。
 - (1) 運賃・料金の額が、別紙1の範囲内のものであるとき。
 - (2) 運賃・料金の適用方法が、別紙2の「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」と合致するものであるとき。
2. 別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」のうち、運賃の種類については、標準適用方法の4種類の運賃から実際に適用する運賃を選択するものとする。この場合、複数の運賃を採用するにあたっては、それぞれの運賃をどのような運送に対して適用するのかを定めて明記する。
3. 運賃・料金の額が、別紙1の範囲以外のものである場合は、法第42条の2第6項各号に該当するか否かの審査を行うこととし、法第94条第1項の規定に基づき、原価計算書その他運賃・料金の算出の基礎が記載された書類の提出を求める。
4. 運賃・料金の適用方法が、別紙2の標準適用方法と合致しないものである場合は、法第42条の2第6項各号に該当するか否かの審査を行うこととし、法第94条第1項の規定に基づき、標準適用方法と異なる理由について意見を聴取する。
5. 上記3、4の場合において、審査の結果、法第42条の2第6項各号に該当すると判断されるときは運賃・料金を変更すべきことを命ずることとする。

附 則

この公示は、平成12年2月1日から適用する。

別紙1

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

(単位：円)

				北 海 道	
				上 限	下 限
運賃	キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	～100km	770	500
			101km～300km	660	430
			301km～	490	320
		中型車	～100km	630	410
			101km～300km	540	350
			301km～	460	300
		小型車	～100km	430	280
			101km～300km	370	240
			301km～	300	200
	時間制運賃 (1時間当たり)	大型車		14,260	9,300
		中型車		11,620	7,580
		小型車		8,050	5,250
料	深夜早朝運行料金(1時間当たり)			3,000	2,700
	時間待機料金(1時間当たり)			5,500	4,950
	宿泊待機料金(1泊当たり)			26,000	23,400
	航送料(1時間当たり)			5,500	4,950
	金	大型車	～100km	380	340
			101km～	340	310
		中型車	～100km	320	290
101km～			250	230	
小型車		～100km	250	230	
		101km～	180	160	
特殊車両割増料金			運賃の5割以内		

別紙2

一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法

第1 車種区分

大型車、中型車、小型車の3区分とし、区分の基準は次のとおりとする。

大型車……車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型車……大型車、小型車以外のもの

小型車……車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下

第2 運賃

1. 運賃の種類

運賃の種類は、時間制運賃、キロ制運賃、時間・キロ選択制運賃、行先別運賃とする。

2. 運賃の計算方法

(1) 時間制運賃

① 実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。以下同じ。）に時間賃率を乗じた額とする。

ただし、実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額とする。

② 時間の積算については、1日あたり12時間まで（2日以上行程については、1日あたり8時間）を上限として計算することとする。

(2) キロ制運賃

① 旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に距離賃率を乗じた額とする。

② 距離賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。

イ 100キロまで

ロ 100キロを超え300キロまで

ハ 300キロを超えるもの

(3) 時間・キロ選択制運賃

① 運賃の適用

時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。）が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用する。

ただし、時間制運賃で計算した運賃・料金の合計額が、キロ制運賃を適用した場合の運賃・料金の合計額に満たない場合には時間制運賃は適用しない。

② 時間制運賃は、実拘束時間（旅客の指定する場所に到着してから運送を終了して旅客が降車するまでの時間をいう。以下同じ。）に時間賃率を乗じた額とする。

ただし、実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算した額とする。

③ キロ制運賃は、旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に距離賃率を乗じた額とする。

④ 距離賃率は次の距離の区分に応じてそれぞれ設定するものとする。

イ 100キロまで

ロ 100キロを超え300キロまで

ハ 300キロを超えるもの

(4) 行先別運賃

特定の行き先について、時間制運賃、キロ制運賃又は時間・キロ選択制運賃にて算出した運賃及び料金の合計額にて計算し、別途、地方運輸局に届け出た額とする。

(5) 運賃計算の基本

① 運賃は運賃の種類及び車種別に計算した金額の最高額及び最低額の範囲内とする。

② 運賃は、営業所の所在する出発地の運賃を基礎として計算するものとする。

3. 運賃の割引・割増

(1) 身体障害者福祉法、知的障害者福祉法及び児童福祉法の適用を受ける者の団体については3割引とする。

(2) 学校教育法による学校（大学及び高等専門学校を除く）に通学又は通園する者の団体については2割引とする。

(3) 2以上の割引（割増）条件に該当する場合はいずれか高い率を適用し、重複して運賃の割引（割増）をしない。

第3 料金

1. 料金の種類

運送に伴う料金の種類は、深夜早朝運行料金、待機料金（時間待機料金、宿泊待機料金）、回送料金、航送料金及び特殊車両割増料金とする。

2. 料金の適用

(1) 深夜早朝運行料金

22時以降翌朝5時までの間に運行した場合に適用する。ただし、回送のための運行には適用しない。

(2) 待機料金

① 旅客側の原因により車両を待機させた場合に適用する。

② 時間待機料金は、旅客が最初に乗車し最後に降車するまでの間に旅客側の責により車両を待機させた時間について適用する。

③ 宿泊待機料金は、2日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合に適用する。

ただし、標準宿泊待機時間（宿泊場所に到着してから出発するまでの間の時間が1泊につき15時間）を超えるときは、その超えた時間については時間待機料金を適用する。

④ 時間制運賃等（時間・キロ選択制運賃の場合において時間での運賃計算を行った場合も含む。以下同じ。）を適用した場合には、待機料金は適用しない。

(3) 回送料金

旅客の乗車地の最寄りの営業所から当該乗車地まで及び旅客の降車地から当該営業所までの距離が20キロを超える場合に、その超えた距離について適用する。

(4) 航送料金

フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間（標準宿泊待機時間は含まない）に適用する。ただし、時間制運賃等を適用した場合には適用しない。

(5) 特殊車両割増料金

次の条件を有する車両については、運賃の5割以内の割増料金を適用することができる。

① 標準的な装備を超える特殊な設備を有する車両。

② 当該車両購入価格を座席定員で除した単価が、標準的な車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より70%以上高額である車両。

第4 端数処理

(1) 距離の端数については、10キロ未満は10キロに切り上げる。ただし、回送キロについては1キロ未満は1キロに切り上げる。

(2) 時間の端数については、30分未満は切り捨て、30分以上は1時間に切り上げる。

第5 旅客より收受すべき運賃・料金

(1) 時間制運賃及び距離制運賃については、運賃の計算方法により算出される時間制運賃又は距離制運賃に料金を併算した額に105%を乗じ、1円単位に四捨五入した運賃・料金を收受する。

(2) 行先別運賃については、当該運賃料金を105%を乗じ、1円単位に四捨五入した運賃を收受する。

なお、行先別運賃のほかに航送料金又は特殊車両割増料金を收受すべき場合は、行先別運賃に航送料金、特殊車両割増料金を併算した額に105%を乗じ、1円単位に四捨五入した運賃・料金を收受する。

第6 実費負担

ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料その他旅客から特別な負担を求められた場合には、その実費を旅客の負担とする。

◇事業者に対する行政処分等の基準（貸切バス事業）

一部改正 平成15年3月31日

北海道運輸局長

一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について

1. 通則

- (1) 行政処分の種類は、軽微なものから順に、自動車その他の輸送施設の使用の停止（以下「自動車等の使用停止」という。）、事業の停止及び許可の取消しとする。
なお、これに至らないものは、軽微なものから順に、口頭注意、勧告、警告とする。
- (2) 違反及び同一違反事項の再違反（処分等を受けたものが、当該処分等を受けた日から3年以内に同一営業所において更に同一の事項に違反した場合をいう。）並びに再々違反以上の累違反については、原則として、別表「一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準表（以下「処分基準表」という。）」による処分等を行うものとする。
ただし、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第1項の運転者に対する指導監督義務に係る違反（以下「指導監督義務違反」という。）のうち、一定の事項の違反及び再違反の取扱いについては、処分基準表に定めるところによるものとする。
- (3) 処分基準表に再々違反以上の累違反の基準がない違反事項については、違反の態様に従い再違反の場合における処分等よりも重い処分等を行うことができるものとする。
- (4) 輸送の安全確保に関する違反により重大な事故を引き起こした場合には、処分基準表の再違反の規準を適用する（ただし、再違反の場合は(3)を適用する）とともに、被害者数に応じ、2倍を上回らない範囲内で加重するものとする。
- (5) 違反（輸送の安全確保に関する違反により重大な事故を引き起こした場合における当該事故を含む。）の内容が次に掲げる場合は、(2)～(4)の基準による処分等を(ア)については加重、(イ)については軽減することができる。
 - (ア) 悪質と認められる場合
 - (a) 違反事実若しくはこれを証するものを隠滅し、又は隠滅すると疑うに足りる相当の理由が認められる場合
 - (b) 違反事実又はこれに伴い引き起こした事故が社会的影響のある事項である場合
 - (イ) 軽微と認められる場合
当該違反行為を防止するために相当の注意及び監督が尽くされたことの証明があった場合
ただし、加重は原則として(2)～(4)の基準による処分日車数の2倍を上回らないもの（(2)～(4)の基準による処分等が警告である場合は10日車の自動車等の使用停止）とし、軽減は(2)～(4)の基準による処分日車数の2分の1を下回らないもの（(2)～(4)の基準による処分等が10日車の自動車等の使用停止である場合及び20日車の自動車等の使用停止であって相当の理由がある場合は警告。20日車を超える自動車等の使用停止処分を受けるべき違反について、初犯で、かつ、違反事実が確認される前に事業者自らが是正していた場合であって特段の理由があるときは10日車の自動車等の使用停止）とする。
- (6) 指導監督義務違反のうち、都道府県公安委員会からあった道路交通法の規定に基づく通知等（重大な事故、過労運転、飲酒運転、薬物使用運転、無免許運転及びひき逃げに係るものを除く。3.(2)において同じ。）があった場合の処分等の取扱いは(3)～(5)にかかわらず処分基準表に定めるところによるものとする。
- (7) 北海道運輸局に「北海道運輸局自動車運送事業等関係行政処分審査委員会」を設け、必要に応じて、処分基準表に違反行為の事項がない場合、違反に対して加重又は軽減する場合等について、同審査委員会の議に付して処分等を行うものとする。

2. 法令違反に係る点数制度

- (1) 1.により法第40条の規定による自動車等の使用停止を行うべき違反行為を行った一般貸切旅客自動車運送事業者には、3.(2)による処分日車数10日車までごとに1点とする違反点数を付すものとする。
- (2) 法第4条第1項の規定に違反して無許可経営をし、事業の停止処分を受けた事業者には51点の違反点数を付すものとする。
- (3) (1)及び(2)により事業者が付された違反点数（以下単に「違反点数」という。）は、事業者単位で累計し、主たる事務所を管轄する北海道運輸局等において管理を行うものとする。
- (4) 違反点数の累計期間は3年間とし、行政処分を行った日から3年を経過する日をもって当該違反点数は消滅するものとする。
- (5) 一般貸切旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般貸切旅客自動車運送事業を承継した法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。

3. 自動車等の使用停止処分

- (1) 自動車等の使用停止処分は、原則として営業所単位に当該違反行為に係る事業用自動車（違反行為に係る事業用自動車のない場合は当該営業所に所属する事業用自動車（営業所に所属する事業用自動車のない場合は、事業者に所属する事業用自動車））について6月以内の期間を定めて使用の停止を行うものとする。
- (2) 各違反事項の処分日車数は、1.(2)～(6)に基づいて決定するものとする。
ただし、2以上の違反（指導監督義務違反のうち、都道府県公安委員会からあった道路交通法の規定に基づく通知等に係るものを除く。）がある場合は、次の(ア)及び(イ)により算出された処分日車数を合算したものとする。
 - (ア) 指導監督義務違反のうち、その最も重い違反の処分日車数にその他の違反の処分日車数の2分の1をそれぞれ加える。
 - (イ) (ア)以外の違反のうち、その最も重い違反の処分日車数にその他の違反の処分日車数の2分の1をそれぞれ加える。
- (3) 処分日車数における処分車両数及び処分期間の決定は、処分権者において行うこととする。
- (4) (1)の処分を行うときは、法第41条第1項の規定に基づく当該事業用自動車の自動車検査証の返納及び自動車登録番号標の領置の命令を併せて行うものとする。
- (5) 営業所単位で自動車等の使用停止処分をしようとする場合であって、違反点数の累計が20点を超えたときは、事業者を北海道運輸局等呼び出して事業の改善について指導するとともに、その改善状況について処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。

4. 事業の停止処分

- (1) 事業の停止処分は、次のいずれかに該当することとなった場合に、原則として、当該違反行為に係る営業所に対して、6月以内の期間を定めて行うものとする。
 - (ア) 違反点数の累計が50点を超えた場合
 - (イ) 法第4条第1項の規定に違反して無許可経営をした場合
- (2) (1)(ア)の場合における処分期間は、3.(2)による処分日車数を当該営業所に所属する事業用自動車数で除した日数とする。この場合において、1日未満の端数は1日に切り上げるものとする。
また、(1)(イ)の場合における処分期間は、処分基準表に定める日数とする。
- (3) (1)の処分を行うときは、法第41条第1項の規定に基づく当該事業用自動車の自動車検査証の返納及び自動車登録番号標の領置の命令を併せて行うとともに、事業者を北海道運輸局等呼び出して事業の改善について指導するとともに、その改善状況について処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。

5. 許可の取消し処分

許可の取消し処分は、次に掲げる場合のいずれかに該当することとなったときに行うものとする。

- (1) 違反点数の累計が80点を超えた場合
- (2) 自動車等の使用停止の命令若しくは事業の停止の命令又は法第41条第1項に規定する自動車検査証の返納の命令若しくは自動車登録番号標の領置の命令に違反した場合
- (3) 法第4条第1項又は法第43条第1項の規定に違反して無許可経営をして行政処分を受けた事業者が当該行政処分を受けた日から3年以内に更に法第4条第1項又は法第43条第1項に違反した場合
- (4) 法に定める以下の命令に従わず行政処分を受けた事業者が当該行政処分を受けた日から3年以内に同じ命令を受け、かつ、当該命令等に従わなかった場合
 - 法第9条の2第2項において準用する法第9条第5項に規定する運賃又は料金の変更の命令
 - 法第16条第2項に規定する事業計画に従い業務を行うべき命令
 - 法第19条の2に規定する協定の変更命令
 - 法第23条の5第4項に規定する運行管理者に必要な権限を与えるべき命令
 - 法第28条第2項に規定する輸送の安全確保の命令又は旅客の利便確保の命令
 - 法第30条第4項に規定する公衆の利便を阻害する行為等の停止の命令
 - 法第31条に規定する事業改善の命令
 - 法第84条第1項に規定する運送に関する命令
- (5) 法第33条第1項又は第2項の規定に違反して名義を利用させ、又は事業の貸渡し等をし、かつ、反復・計画的なものと認められて行政処分を受けた事業者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に更に当該違反をした場合
- (6) 法第94条第3項の規定に違反して検査の拒否等をして行政処分を受けた事業者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に更に当該違反をした場合
- (7) 法第7条第1号、第3号又は第4号（事業者が当該役員の退任を求めた勧告に従わない場合に限る。）に該当することとなった場合。

附 則

- 平成14年1月31日において一般貸切旅客自動車運送事業者に付与されている違反点数については、平成14年2月1日以降もこの基準に基づき付与されたものとして取り扱うものとする。
- 5.(4)の「法に定める以下の命令」には、平成17年1月31日までの間に行なわれた道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律附則第8条第2項に基づく改正前の道路運送法第23条第3項の規定の例により行なわれる運行管理者の解任の命令を含むものとする。

附 則（平成14年7月4日 改正）

改正後の基準による行政処分等は、平成14年7月1日以降に違反事実を確認したのから適用することとし、平成14年6月30日以前に違反事実を確認したものについては従前の基準により行政処分等を行うものとする。

附 則（平成15年3月31日 改正）

改正後の基準による行政処分等は、平成15年4月1日以降に発生した違反事実から適用することとし、平成15年3月31日以前に発生した違反事実については従前の基準により行政処分等を行うものとする。

〔別 表〕○一般貸切旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準

適用条項	違反行為 事 項	基 準	
		初 犯	再 違 反
運送法第4条第1項	無許可経営	30日の事業の停止	許可の取消し
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	警告	10日車
運送法第9条の2第2項（第9条第5項準用）	運賃料金の変更命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第10条	運賃又は料金の割戻しの禁止違反	警告	10日車
運送法第11条第1項	運送約款の認可、運送約款の変更認可違反	20日車	40日車
運送法第12条第1項	運賃料金、運送約款の揭示義務違反	警告	10日車
運送法第12条第3項	運賃料金、運送約款等の変更揭示義務違反	警告	10日車
運送法第15条第1項	事業計画の変更認可違反 ①営業区域の設定変更、営業所の区域外設置、車庫と営業所の距離、車庫の収容能力不足 ②営業所、車庫の区域内新設、移設等	20日車	40日車
		10日車	20日車
運送法第15条第3項	事業計画の事前変更届出違反 各営業所に配置する事業用自動車の数 ①臨時・偶発的なものと認められるもの ②反復・計画的なものと認められるもの	警告	10日車
		10日車	20日車
運送法第15条第4項	軽微事項に係る事業計画の事後変更届出違反 主たる事務所の名称・位置及び営業所の名称	警告	10日車
運送法第16条第1項	事業計画に定める業務の確保違反	運送法第15条第1項、第3～4項の処分基準を適用する。	
運送法第16条第2項	事業計画に定める業務の確保命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第20条	営業区域外旅客運送 ①臨時・偶発的なものと認められるもの ②反復・計画的なものと認められるもの	10日車	20日車
		20日車	40日車
運送法第21条	乗合旅客運送の禁止違反	20日車	40日車

運送法第22条	事故の未届出、虚偽届出 1. 事故報告規則第2条第2号の事故であって、 運転者に起因するもの（いわゆる第一当事者とな ったもの） ① 1件 ② 2件以上 2. 事故報告規則第2条第1号、第3号～第7号 の事故であって、運転者に起因するもの（いわ ゆる第一当事者となったもの） ① 1件 ② 2件以上	20日車 40日車 10日車 20日車	40日車 80日車 20日車 40日車
運送法第23条第1項	運行管理者の選任、要件違反 ① 運行管理者数の不足 ② 運行管理者選任なし	20日車 40日車	60日車 120日車
運送法第23条第3項	運行管理者の選任解任届出違反 ① 解任届に係るもの ② 選任届に係るもの ③ 虚偽の届出に係るもの	10日車 30日車 40日車	30日車 90日車 120日車
運送法第23条の5第2項	運行管理者に対する権限付与違反	10日車	30日車
運送法第23条の5第3項	運行管理者の助言の未尊重、指導への不服従	警告	20日車
運送法第23条の5第4項	運行管理者に対する権限付与命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第24条第1項	従業員の制服着用等違反 未着用50%以上	警告	10日車
運送法第25条	運転者の制限違反	80日車	240日車
運送法第28条第2項	輸送安全確保命令、旅客利便確保命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第30条第1項	不当な運送条件の要求等公衆の利便の阻害	10日車	20日車
運送法第30条第2項	事業の健全な発達を阻害する競争 ① 営業類似違法行為を行う自家用自動車の利用 i 臨時・偶発的なものと認められるもの ii 反復・計画的なものと認められるもの ② 運賃料金の適正收受違反等その他	20日×違反車両数 40日×違反車両数 警告	40日×違反車両数 80日×違反車両数 10日車
運送法第30条第3項	特定の旅客に対する不当な差別的扱い	警告	10日車
運送法第30条第4項	公衆の利便を阻害する行為等の停止又は変更命 令違反	60日車	許可の取消し
運送法第31条	事業の改善命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第33条第1項、第2項	名義貸し、事業の貸渡し ① 臨時・偶発的なものと認められるもの ② 反復・計画的なものと認められるもの	30日×違反車両数 60日×違反車両数	60日×違反車両数 許可の取消し
運送法第35条第1項	無許可の事業の管理の受委託	60日車	180日車
運送法第36条第1項、第2項	事業の無認可譲渡譲受、法人の無認可合併分割	20日車	40日車
運送法第37条第1項	無認可の事業の相続	10日車	20日車
運送法第38条第1項	事業の休廃止無届、虚偽届	10日車	20日車
運送法第38条第4項	事業の休止、廃止の揭示義務違反	警告	10日車
運送法第41条第3項	封印の取付け義務違反	10日車	20日車
運送法第43条第1項	無許可経営	30日の事業の停止	許可の取消し
運送法第84条第1項	運送命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第86条第1項	許可等の条件又は期限違反	30日車	60日車
運送法第94条第1項	報告義務違反、虚偽の報告	10日車	20日車
運送法第94条第3項	検査拒否、虚偽の陳述	60日車	許可の取消し
運送法第95条	自動車に関する表示義務違反 ① 表示なし20%以上50%未満 ② 表示なし50%以上	警告 10日車	10日車 20日車

施行規則第66条第1項	届出義務違反 運輸開始の届出 事業の譲渡譲受、法人の合併・分割終了の届出 休止事業の再開の届出 命令を実施した届出 休憩、仮眠又は睡眠のための施設の変更届出 氏名若しくは名称又は住所の変更届出 法人の役員、社員又は定款、寄付行為の変更届出	第1号 第2号 第4号 第5号 第6号 第7号 第8号	警告 警告 警告 警告 警告 警告 警告	10日車 10日車 10日車 20日車 10日車 10日車 10日車
運輸規則第2条第2項	一般準則（公平かつ懇切な取扱い）違反		警告	10日車
運輸規則第2条第3項	一般準則（職務遂行の指導）違反		警告	10日車
運輸規則第3条第1項	苦情申出者に対する弁明義務違反		警告	10日車
運輸規則第3条第2項	苦情処理の記録、保存義務違反 記録 ①記録なし5件以下 ②記録なし6件以上15件以下 ③記録なし16件以上 記録の改ざん ①記録改ざん5件以下 ②記録改ざん6件以上 記録の保存 ①保存なし5件以下 ②保存なし6件以上15件以下 ③保存なし16件以上		警告 10日車 20日車 警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車 30日車 60日車 20日車 30日車 60日車
運輸規則第6条	営業所への掲示事項変更の掲示義務違反		警告	10日車
運輸規則第7条第1項	事業の休廃止の掲示義務違反		警告	10日車
運輸規則第7条第2項	営業区域の休廃止の掲示義務違反		警告	10日車
運輸規則第10条	領収書の発行義務違反 ①未交付率20%以上50%未満 ②未交付率50%以上		警告 警告	警告 10日車
運輸規則第14条第2項	危険物の輸送制限違反		10日車	30日車
運輸規則第15条	車掌の乗務義務違反		警告	10日車
運輸規則第16条	遅延の掲示義務違反 ①未掲示5件以下 ②未掲示6件以上15件以下 ③未掲示16件以上		口頭注意 警告 警告	警告 警告 10日車
運輸規則第18条第1項	事故の場合の旅客に対する措置義務違反		警告	20日車
運輸規則第19条	事故の場合の死傷者の措置義務違反		60日車	180日車
運輸規則第20条	異常気象時における措置義務違反		警告	20日車
運輸規則第21条第1項	国土交通大臣告示等（勤務時間、乗務時間）の設定違反 ①設定不適切20%未満 ②設定不適切20%以上50%未満 ③設定不適切50%以上 国土交通大臣告示等の遵守違反 ①各事項の未遵守計5件以下 ②各事項の未遵守計6件以上15件以下 ③各事項の未遵守計16件以上30件以下 ④各事項の未遵守計31件以上		警告 20日車 30日車 警告 20日車 30日車 40日車	20日車 60日車 90日車 20日車 60日車 90日車 120日車
運輸規則第21条第2項	休憩、睡眠、仮眠施設の整備、管理等義務違反 ①未整備 ②管理、保守不適切		60日車 警告	180日車 20日車
運輸規則第21条第3項	健康状態の把握義務違反 ①把握不適切20%未満 ②把握不適切20%以上50%未満 ③把握不適切50%以上 疾病、疲労、飲酒等による乗務		警告 10日車 20日車 80日車	20日車 30日車 60日車 240日車
運輸規則第21条第4項	交替運転者の配置義務違反 ①未配置5件以下 ②未配置6件以上15件以下 ③未配置16件以上		警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車

運輸規則第24条第1～2項	<p>点呼の実施義務違反</p> <p>①未実施率20%未満 ②未実施率20%以上50%未満 ③未実施率50%以上</p>	<p>警告 10日車 20日車</p>	<p>20日車 30日車 60日車</p>
運輸規則第24条第3項	<p>点呼の記録義務違反</p> <p>記録</p> <p>①未実施率20%未満 ②未実施率20%以上50%未満 ③未実施率50%以上</p> <p>記録の改ざん</p> <p>①5件以下 ②6件以上</p> <p>記録の保存</p> <p>①未実施率20%未満 ②未実施率20%以上50%未満 ③未実施率50%以上</p>	<p>警告 10日車 20日車</p> <p>10日車 20日車</p> <p>警告 10日車 20日車</p>	<p>20日車 30日車 60日車</p> <p>30日車 60日車</p> <p>20日車 30日車 60日車</p>
運輸規則第25条第1項、第3項	<p>乗務等の記録義務違反</p> <p>記録</p> <p>①記録なし5件以下 ②記録なし6件以上15件以下 ③記録なし16件以上</p> <p>記載事項の不備</p> <p>①15件以下 ②16件以上</p> <p>記録の改ざん</p> <p>①5件以下 ②6件以上</p> <p>記録の保存</p> <p>①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上</p>	<p>警告 10日車 20日車</p> <p>警告 10日車</p> <p>10日車 20日車</p> <p>警告 10日車 20日車</p>	<p>20日車 30日車 60日車</p> <p>警告 20日車</p> <p>30日車 60日車</p> <p>20日車 30日車 60日車</p>
運輸規則第26条第1項	<p>運行記録計による記録義務違反</p> <p>記録</p> <p>①記録なし5件以下 ②記録なし6件以上15件以下 ③記録なし16件以上</p> <p>記録の改ざん</p> <p>①5件以下 ②6件以上</p> <p>記録の保存</p> <p>①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上</p>	<p>警告 10日車 20日車</p> <p>10日車 20日車</p> <p>警告 10日車 20日車</p>	<p>20日車 30日車 60日車</p> <p>30日車 60日車</p> <p>20日車 30日車 60日車</p>
運輸規則第26条の2	<p>事故の記録義務違反</p> <p>記録</p> <p>①記録なし2件以下 ②記録なし3件以上</p> <p>記録事項の不備</p> <p>①2件以下 ②3件以上</p> <p>記録の保存</p> <p>①記録保存なし2件以下 ②記録保存なし3件以上</p>	<p>警告 20日車</p> <p>警告 10日車</p> <p>警告 20日車</p>	<p>20日車 60日車</p> <p>警告 20日車</p> <p>20日車 60日車</p>
運輸規則第28条	<p>経路の調査等の義務違反</p> <p>①未実施率20%以上50%未満 ②未実施率50%以上</p>	<p>警告 警告</p>	<p>10日車 20日車</p>
運輸規則第28条の2第1項	<p>運行指示書による指示等の義務違反</p> <p>①作成なし率全運行の20%未満 ②作成なし率全運行の20%以上50%未満 ③作成なし率全運行の50%以上</p> <p>記載事項等の不備</p> <p>①15件以下 ②16件以上</p> <p>運行指示書による指示</p> <p>①指示なし2件以下 ②指示なし3件以上</p> <p>運行指示書の携行</p> <p>①携行なし2件以下 ②携行なし3件以上</p>	<p>警告 10日車 20日車</p> <p>警告 10日車</p> <p>警告 20日車</p> <p>警告 20日車</p> <p>警告 10日車</p>	<p>20日車 30日車 60日車</p> <p>警告 20日車</p> <p>20日車 60日車</p> <p>20日車 30日車</p>

運輸規則第28条の2第2項	運行指示書の保存義務違反 ①保存なし率全運行の20%未満 ②保存なし率全運行の20%以上50%未満 ③保存なし率全運行の50%以上	勸告 警告 10日車	10日車 20日車 30日車			
運輸規則第35条	運転者の選任に関する義務違反 ①常時選任運転者の不足が少数の場合(車両数の20%未満) ②それ以上の場合(車両数の20%以上)	警告 10日車	20日車 30日車			
運輸規則第36条第1項	日雇い運転者等の選任禁止違反 ①選任5名以下 ②選任6名以上15名以下 ③選任16名以上	警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車			
運輸規則第37条第1項	乗務員台帳の作成、備付け義務違反 作成 ①作成なし率20%未満 ②作成なし率20%以上50%未満 ③作成なし率50%以上 記載事項等の不満 ①15件以下 ②16件以上	警告 10日車 20日車 警告 10日車	20日車 30日車 60日車 警告 20日車			
運輸規則第37条第2項	乗務員台帳の保存義務違反 ①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上	勸告 警告 10日車	10日車 20日車 30日車			
運輸規則第38条第1項	国土交通大臣告示による運転者に対する指導監督義務違反 1 「2」～「10」以外の違反 ①一部不適切(自動車事故報告規則第2条第2号に規定する事故及びこれに準ずる事故を引き起こした場合) ②一部分不適切(①以外の場合) ③大部分不適切(自動車事故報告規則第2条第2号に規定する事故及びこれに準ずる事故を引き起こした場合) ④大部分不適切(③以外の場合) 2 最高速度違反 ①30km/h以上オーバー 50%未満 ②30km/h以上オーバー 50%以上 3 信号無視、一時停止違反により事故を惹起若しくは青信号の横断歩道上の歩行者との事故を惹起 4 居眠り運転により事故を惹起 5 飲酒運転(酒酔い、酒気帯び) 6 薬物使用運転 7 無免許運転 8 ひき逃げ (「1」及び「3」～「8」は道路交通法第108条の34に基づく通知があった場合を含む。) 9 最高速度違反行為に係る公安委員会からの通知等に係るもの〔「最高速度違反行為に係る旅客自動車運送事業者に対する処分等の取扱いについて」(平成10年6月22日付け自旅第102号、自環第131号)に定めるところによる。〕 10 駐停車違反、放置行為等上記「5」～「9」以外の運転者の道路交通法違反(過労運転を除く。)に係る公安委員会からの通知等に係るもの〔別紙〕	警告 警告 20日車 20日車 20日車 20日車 20日車 20日車 警告 警告 20日車 警告	初回 20日車 60日車 120日車 20日車 60日車 30日車 60日車 40日車 60日車 60日車 60日車 60日車 60日車 警告 20日車 警告 初回・2回目以上 10日車	3回目以上 120日車 20日車 2回目以上 180日車 60日車 60日車 180日車 180日車 180日車 180日車 180日車 初回 2回目 3回目以上 60日車 180日車 初回・2回目以上 10日車		

運輸規則第38条第2項	国土交通大臣告示による運転者に対する特別な指導及び運転適性診断受診義務違反 ア死亡事故等惹起運転者 ①特別な指導の未実施 ②運転適性診断の未実施 イ初任運転者 ①特別な指導の未実施 未実施率50%未満 未実施率50%以上 ②運転適性診断の未受診 未実施率50%未満 未実施率50%以上 ウ高齢運転者 ①特別な指導の未実施 未実施率50%未満 未実施率50%以上 ③運転適性診断の未受診 未実施率50%未満 未実施率50%以上	20日車 20日車 警告 10日車 警告 10日車 警告 10日車 警告 10日車	60日車 60日車 20日車 30日車 20日車 30日車 20日車 30日車
運輸規則第38条第6項	車掌に対する指導監督義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	警告 10日車	20日車 30日車
運輸規則第38条第7項	非常用信号用具等取扱指導義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車
運輸規則第41条	乗務員服務規律制定義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切 ③未制定	口頭注意 勧告 警告	警告 10日車 20日車
運輸規則第42条第1項	事業用自動車内の運転者氏名等掲示義務違反 ①未実施率20%以上50%未満 ②未実施率50%以上	警告 10日車	10日車 20日車
運輸規則第43条第1項	応急用器具等の備付義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車
運輸規則第43条第2項	非常用信号用具の備付義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車
運輸規則第44条	車両の清潔保持義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車
運輸規則第45条各号列記以外の部分 (車両法第40～43条、第47条)	点検整備関係義務違反 整備不良車両 ①偶発的、突発的なもの ②磨耗及び劣化によるもの(適切な整備を怠ったもの) ③不正改造のもの ④NOx・PM法不適合車両を使用	警告 3日×違反車両数 10日×違反車両数 5日×違反車両数	20日車 5日×違反車両数 20日×違反車両数 10日×違反車両数
(車両法第47条の2)	日常点検の未実施(1台の車両の1ヶ月の未実施回数) ①未実施回数5回以下 ②未実施回数6回以上14回以下 ③未実施回数15回以上	口頭注意 勧告 警告	警告 警告 5日×違反車両数
(車両法第50条第1項、第51条)	整備管理者の選任違反 ①無資格選任 ②選任なし	40日車 40日車	120日車 120日車
(車両法第50条第2項)	整備管理者に対する権限付与義務違反	10日車	30日車
(車両法第52条)	整備管理者選任(解任)の未届出、虚偽届出 ①未届出 ②虚偽届出	10日車 40日車	30日車 120日車
(車両法第53条)	整備管理者の解任命令違反	40日車	120日車
(車両法第58条第1項)	無車検運行	60日×違反車両数	180日×違反車両数

	運行表の携行 ①携行なし率全系統の20%未満 ②携行なし率全系統の20%以上50%未満 ③携行なし率全系統の50%以上 記載事項の不備 ①5件以下 ②6件以上15件以下 ③16件以上 禁煙表示の掲示義務違反 ①未実施率50%未満 ②未実施率50%以上 停留所の名称の掲示義務違反 ①未実施率50%未満 ②未実施率50%以上	警告 10日車 20日車 警告 10日車 10日車 20日車 20日車 口頭注意 勧告 警告 10日車 口頭注意 勧告 警告 10日車	20日車 30日車 60日車 10日車 20日車 40日車 警告 10日車 警告 10日車
運輸規則第48条の2第1項	運行管理規程の制定義務違反 ①不適切項目数5件以下 ②不適切項目数6件以上15件以下 ③不適切項目数16件以上 ④未制定	警告 10日車 20日車 30日車	20日車 30日車 60日車 90日車
運輸規則第48条の3	運行管理者の指導監督義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	10日車 20日車	30日車 60日車
運輸規則第48条の4第1項	死亡事故等に責任のある運行管理者及び統括運行管理者の研修受講義務違反 ①1回未受講 ②2回以上未受講 運行管理者の研修 ①1回未受講 ②2回以上未受講	20日車 30日車 警告 10日車	60日車 90日車 20日車 30日車

- 注1. 1. (2)の「一定の事項の違反及び再違反の取扱い」とは、運輸規則第38条第1項のうち、「1」～「8」の違反事項について一度に複数の違反事項が確認された場合はそれぞれの違反事項を適用するものとし、また「1」～「8」のいずれかの違反事項で処分等を受けた者が処分等を受けた日から3年以内に同一営業所において更に「1」～「8」の違反事項に違反した場合は当該違反事項について再違反の基準を適用するものとする。
2. 改正前の道路運送法第23条第1項及び第23条第3項については、平成17年1月31日まで経過措置で従前の例により適用される場合があることから、経過措置期間中のこれらの規定の違反にあつては、以下のとおりの処分基準を適用するものとする。

適用条項	違反行為 事項	基準	
		初犯	再違反
改正前の運送法第23条第1項 (経過期間中)	運行管理者の選任義務、要件違反 ①要件非該当者の一部選任、運行管理者数の不足 ②要件非該当者の選任、運行管理者の選任なし	20日車 40日車	60日車 120日車
改正前の運送法第23条第3項 (経過期間中)	運行管理者の解任命令違反	60日車	許可の取消し

別 紙

一般貸切旅客自動車運送事業用自動車の駐停車違反及び放置行為 その他の道路交通法上の違反に係る行政処分等の基準について

1. 適用条項

道路運送法第28条第1項の規定に基づく旅客自動車運送事業運輸規則第38条

2. 行政処分等の対象

以下の(イ)、(ロ)を除く駐停車違反、放置行為その他の道路交通法上の違反について、公安委員会から次の(a)~(c)に掲げる道路交通法の規定に基づく通知等があった事業者を対象とする。

- (イ) 無免許運転、過労等運転、飲酒運転、ひき逃げ
- (ロ) 最高速度違反
- (a) 第51条の4の規定による指示が行われた旨の通知があった事業者
- (b) 第75条第3項の規定により意見聴取があった事業者
- (c) 第108条の34の規定により通知があった事業者

3. 処分の量定

10日車の自動車等の使用停止処分とする。

4. 処分等の基準の適用

- ① 公安委員会から2.の規定に基づく通知等があった場合には、その違反の事実があった日から過去1年以内において、次の②による道路交通法違反を理由とした処分又は文書による警告を行っていない事業者の営業所の場合にあっては、文書による警告を行うものとする。また、2.(a)の規定に基づく通知又は(b)の規定に基づく意見聴取がない場合であって、2.(c)の規定のみに基づく通知の場合にあっては、過去1年以内において、同一営業所に係る当該通知件数が3件（「駐停車違反」、「放置行為」、「その他」の区分ごととする。）に達した場合に文書による警告
- ② 2.を理由とした文書による警告又は本基準の適用により自動車等の使用停止処分を行った日の翌日から起算して1年以内に、同一営業所の車両の2.による通知件数の総和が、過去1年以内において10件（「駐停車違反」、「放置行為」、「その他」の区分ごととする。）に達した場合には、3.による処分を行うものとする。ただし、当該営業所に100台以上の旅客運送事業用自動車（一般乗合旅客自動車運送事業における予備車両を除く。）が存する場合にあっては、通知件数がその配置車両数の10%に相当する件数に達した場合とする。
なお、本基準の適用により処分等を行った以前に受理された通知等に係る違反件数は加算しないものとする。
- ③ 放置行為で道路交通法上の指示の通知又は車両の使用制限処分の意見聴取があった場合、道路運送法の放置行為による車両停止処分の基準の適用に当たっては、当該車両の使用制限処分は道路運送法の車両停止処分とみなすものとする。

◇道路運送法の一部を改正する法律の概要（乗合バス事業）

平成12年3月
運輸省自動車交通局

改正の目的

一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業について、需給調整規制を廃止して競争を促進するとともに、輸送の安全や利用者利便の確保に関する措置を講じることにより、利便性が高く、安全で安心なサービスの提供を図り、事業の活性化と発展を図る。

改正の内容

(乗合バス関係)

1. 事業参入

- 事業参入について、需給調整規制を前提とする免許制から、輸送の安全の確保等に関する資格要件をチェックする許可制に移行する。
- 従来の路線ごとの免許制は、事業者ごとの許可制とする。 (第4条)

(1) 許可基準

- ・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。
- ・その他事業の遂行上適切な計画を有するものであること。
- ・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。

(第6条)

(2) 欠格事由

許可基準のほかに、欠格事由を引き続き規定する。

(第7条)

2. 事業計画等

- 事業遂行上基本となる事項を事業計画とし許可基準に照らし審査する。 (第5条第1項及び第6条)
- 路線の追加等の事業計画の重要事項の変更は認可制とし、許可基準を準用する。(第15条第1項及び第2項)
- 運行系統、運行回数等のサービス水準については運行計画として事前届出制とし、特定の時間帯のみへの参入等で旅客の利便の確保の観点から問題ある場合には、事業改善命令で是正する。(第15条の3及び第31条)

(1) 路線

事業を行う場合としての路線については、事業計画事項とし、適切な運行管理を担保する等の観点から、その追加については認可とする。 (第5条第1項第3号、第15条第1項)

(2) 事業用自動車の数の変更

- ・弾力的な事業運営を可能とするため、事業用自動車の数の変更は事前届出制とする。 (第15条第3項)
- ・車庫の収容能力を超える届出等については、事業改善命令で是正する。 (第31条)

3. 運賃及び料金

- 運賃及び料金については上限を認可し、個別の運賃及び料金の設定・変更については上限を超えない範囲での事前届出とする。 (第9条第1項及び第3項)
- 不当競争を引き起こすおそれのある等の場合は変更命令で是正する。 (第9条第5項)

(1) 上限の認可基準

能率的な経営の下における適正原価に適正利潤を加えたものを超えないものであること。 (第9条第2項)

(2) 変更命令の発動基準

- ・特定の旅客に対して、不当な差別的取扱いをするものであるとき。
- ・他の事業者との間で不当な競争を引き起こすおそれがあるとき。 (第9条第5項)

(3) 料金

利用者の利益に及ぼす影響が小さい料金は、従来どおり事前届出制とし、特定の旅客に対して不当な差別的取扱いをするもの等の場合には、変更命令で是正する。(第9条第3項)

4. 退出

- 事業参入を許可制にすることに伴い、事業・路線の休止又は廃止は事前届出制とする。
- 届出は6月前まで(他の事業者も運行している路線等旅客の利便を阻害しないと認められる場合は30日前まで)とする。
- 関係地方公共団体等の意見を聴いた上で旅客の利便を損なうおそれがない場合には、休廃止の予定日を繰り上げることができる。(第15条の2及び第38条)

※ また、法改正に合わせ、地域協議会の開催等の生活交通の確保のための新たな枠組みを構築することにより、地域住民等の利便性の確保を図ることとする。

(乗合バス・タクシー共通事項関係)

1. 利用者保護規定

- 運送約款制度、運送引受義務等を引き続き規定する。(第11条～第14条)

2. 運行管理者制度

- 運行管理者に対する資格試験制度を新たに導入する。(第23条～第23条の4)

事業者は、運行管理者資格者証を持つ者の中から、運行管理者を選任しなければならないこととする。

3. 事業者、運転者等に係る遵守事項等

- 輸送の安全確保及び旅客の利便確保に関し、事業者、運転者等が遵守すべき事項については、引き続き省令に規定する。(第28条第1項)

(1) 運転者に対する指導・監督

事業者が遵守すべき事項に、運転者に対する指導・監督を追加する。(第28条第1項)

(2) 是正措置

事業者が遵守すべき事項について、これまでの輸送の安全の確保に関する事項に加え、旅客の利便確保のために必要な事項についても、事業者に対して是正措置を講じるよう命ずることができることとする。

(第28条第2項)

(施行期日)

この法律は、平成13年度中に政令で定める日から施行する。

(附則第1条)

◇道路運送法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（乗合バス事業）

1. 衆議院附帯決議

平成12年4月26日
衆議院運輸委員会

政府は、本法施行に当たり、次の点に配慮し、所要の措置を講ずるべきである。

- 一 一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業の許可に当たっては、最低車両台数の確保等輸送の安全確保のための適切な事業計画、事業遂行能力等について、厳格な審査を行うこと。また、許可基準を具体的に定め、公示する等許可の運用について、統一性、透明性を確保するとともに、許可後の指導監督を強化すること。また、個人タクシーについては、現行の位置付けを踏まえて資格要件を厳格に定めること。
- 二 需給調整規制の廃止後においても、公正競争確保及び道路運送に関する秩序確立のため、輸送の安全等確保命令、事業改善命令、許可取消処分等について、基準を明示し、行政処分の点数制を導入する等、厳正かつ機動的に行うこと。
- 三 輸送の安全確保と適正労働条件の確立を図るため、自動車運転者の労働時間等改善基準の遵守について、指導監督を徹底し、最高乗務距離等の制限、過重労働を強いることとなる累進歩合やノルマの排除、運転者に対する安全教育の充実等について、所要の措置を講ずるとともに、労働条件の地域間格差の改善に努めること。
- 四 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更命令の発動基準及び一般乗用旅客自動車運送事業の運賃認可基準には、人件費等費用について適正な水準を反映させるとともに、他の事業者との間で不当競争を引き起こす恐れのある運賃を排除するため、具体的基準を設け、厳正に運用すること。
- 五 地域において生活交通確保のための具体的方策を協議する地域協議会について、地域の関係者の意見が広く反映され、地域の実情に応じた実効ある方策が取りまとめられるとともに、本法案の成立後早期に開催されるよう、速やかに具体的あり方を示す等環境整備を図ること。
- 六 地域交通ネットワークを維持し、生活交通を確保するため、国と地方公共団体の役割分担を明確にした上で、必要な補助制度を確立するとともに、所要の財源確保を図ること。
- 七 一般乗合旅客自動車運送事業の活性化と発展を図るため、オムニバスタウン整備をはじめとしたバス利用促進、道路交通環境整備等の取組みについて、関係省庁連携のもと、一層の推進を図ること。
- 八 一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整措置について、発動基準をあらかじめ地域の実情等を充分勘案して具体的に策定し、事態改善のため、機動的かつ適切に運用すること。
- 九 悪質事業者排除、運転代行等による事業類似行為防止等について、関係行政機関の協力・連携の強化を図る等所要の措置を講ずること。また、運転代行については、違法行為排除、業務の適正運営及び安全確保等に関し、必要な法規制を早急に検討すること。
- 十 タクシー業務適正化特別措置法について、指定地域の拡大は慎重に検討することとし、効率的・効果的な適性化事業の実施を図るため、問題が指摘されているタクシー近代化センターの業務について見直しを行い、必要な措置を講ずること。
また、指定地域にかかわらずタクシー業務の適正化、良質な運転者の確保方策、利用者利便の向上のために関係者の協議機構を設けること。
- 十一 交通バリアフリー対策を促進する観点から、タクシー等を活用したSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の充実を図るため所要の支援措置を講ずること。

2. 参議院附帯決議

平成12年5月18日
参議院交通・情報通信委員会

政府は、本法の施行に当たり、次の事項の実現に向け万全を期すべきである。

- 一 一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業の許可に当たっては、許可基準を具体的に定め、公示する等許可の運用について、統一性、透明性を確保するとともに、最低車両台数の確保等輸送の安全確保のため、事業計画、事業遂行能力等について、厳格な審査を行うこと。また、個人タクシーについては、現行の位置付けを踏まえて資格要件を厳格に定めること。
- 二 公正競争確保及び道路運送に関する秩序確立のため、事業許可後の指導監督を強化するとともに、輸送の安全等確保命令、事業改善命令、許可取消処分等について基準を明示し、行政処分の点数制を導入する等、厳正かつ機動的に運用すること。また、事業者ごとの事故や法令違反状況等の情報を利用者に提供する方策を推進すること。
- 三 輸送の安全確保と適正労働条件の確立を図るため、最高乗務距離等の制限、過重労働を強いることとなる累進歩合やノルマの排除、運転者に対する安全教育の充実等について、所要の措置を講ずること。また、自動車運転者の労働時間等改善基準の遵守について、関係行政機関間のより一層の連携を図り、指導監督を徹底するとともに、労働条件の地域間格差の改善に努めること。
- 四 一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更命令の発動基準及び一般乗用旅客自動車運送事業の運賃認可基準について、他の事業者との間で不当競争を引き起こすおそれのある運賃を排除するため、具体的な基準を設け、厳正に運用すること。また、その基準には、人件費等の費用について適正な水準を反映させること。
- 五 生活交通確保のための具体的方策を協議する地域協議会について、本法案の成立後早期に開催されるよう、速やかに具体的あり方を示す等環境整備を図ること。また、地域協議会においては、地域の関係者の意見が広く反映され、地域の実情に応じた実効ある方策が取りまとめられるよう、国も積極的に役割を果たすこと。
- 六 生活交通を確保し、地域交通ネットワークを維持するため、国と地方公共団体の役割分担を明確にした上で、必要な補助制度を確立するとともに、所要の財源確保を図ること。
- 七 地方公共団体による自家用バスによる輸送サービスの提供について、その範囲を明確化するとともに、地方公共団体の実情を十分勘案した上で、輸送の安全確保に関する適切な措置を講ずること。また、関係行政機関間のより一層の連携を図りつつ、乗合バスとスクールバス、福祉バス等との一体的な運行を促進すること。
- 八 一般乗合旅客自動車運送事業の活性化と発展を図るため、オムニバスタウン整備をはじめとしたバス利用促進を図るとともに、バス走行環境改善のための取組について、関係省庁間の緊密な連携のもと、一層の推進を図ること。
- 九 一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整措置について、地域の実情等を十分勘案して、発動基準をあらかじめ具体的に策定するとともに、事態改善のため、機動的かつ適切に運用すること。
- 十 需給調整規制の廃止後は、悪質事業者排除、運転代行等による事業類似行為防止等がこれまで以上に重要となることから、関係行政機関の協力・連携を強化し、指導監督及び取締りを徹底すること。また、運転代行業については、違法行為排除、業務の適正運営及び安全確保等に関し、必要な法規制を早急に検討すること。
- 十一 タクシー業務適正化特別措置法の指定地域の拡大については、実情を的確に把握しつつ、検討すること。また、タクシー近代化センターの業務について、運営体制等の問題が指摘されていることを十分踏まえ、効率的・効果的な事業の実施を図るための見直しを行い、必要な措置を講ずること。
- 十二 タクシー業務適正化特別措置法の指定地域にかかわらず、タクシー業務の適正化、良質な運転者の確保方策、利用者利便の向上のために、行政機関、関係の事業者団体及び労働者団体等からなる関係者の協議機構を設けること。
- 十三 交通バリアフリー対策促進の観点から、タクシー等を活用したSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の充実を図るため、所要の支援措置を講ずること。

◇道路運送法施行規則等の一部を改正する省令の概要（乗合バス事業）

平成13年6月
国土交通省自動車交通局

I 道路運送法施行規則

1. 許可申請

(1) 事業計画（第4条）

乗合バス事業〈別添1〉

- 1) 路線ごとの免許から事業の許可制に改正されたことを踏まえ、事業計画の記載事項に「路線」を加える。
- 2) 事業用自動車の数は、営業所ごとに配置する数を記載することとする。
- 3) 現行の事業計画の記載事項のうち、運行系統、運行系統ごとの運行回数及び始発終発の時刻等に関する事項を運行計画の記載事項とする。

(2) 添付書類（第6条）

乗合バス事業の許可を受けるため国土交通大臣に提出する申請書に添付する書類は、需給調整規制の廃止を踏まえ、以下のものの添付を要しないこととする。

- ・収支見積書
- ・推定による一年間の取扱旅客の種類及び運輸数量並びにその算出の基礎を記載した書面

2. 運賃及び料金

(1) 乗合バス（第8条～第10条）

- 1) 運賃等の上限の認可の申請については、現行の認可申請に準ずることとする。
- 2) 適用する運賃等の届出書には次の事項を記載し、実施予定日の30日前までに届出を行うこととする。
 - ・運賃等を適用する路線
 - ・運賃等の種類、額及び適用方法
 - ・適用に条件を付す場合には、その条件
 - ・実施予定日
- 3) 運賃及び料金のうち旅客の利益に及ぼす影響が少ないものとして事前届出で足りる料金は次のとおりとする。
 - ・特別座席料金
 - ・手回品料金

3. 事業計画の変更

(1) 通常の実業計画の変更（第14条～第15条の2）

乗合バス事業者は、事業計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けるが、事前又は事後に地方運輸局長に届け出ることにより事業計画の変更ができる事項を定めた。〈別添1〉

(2) 路線の休止・廃止に係る乗合バス事業の特例（第15条の4～第15条の11）

①届出期間（第15条の4）

乗合バス事業者は、路線の休止又は廃止に係る事業計画の変更をするときは、その6月前（旅客の利便を阻害しない場合にあっては30日前）までに地方運輸局長に届け出ることになっている。

この「旅客の利便を阻害しない場合」は、以下のとおりとする。

- ・当該路線において他の乗合バス事業者が現に同事業を経営し、又は経営することが見込まれる場合。
- ・路線の休止又は廃止の後の地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保について、地域協議会において協議が整っている場合。
- ・その他、旅客の利便を阻害しないと地方運輸局長が認める場合。

なお、地域協議会とは、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会であって、関係地方公共団体の長、地方運輸局長その他の関係者により構成されることその他の国土交通大臣が告示で定める要件を備えるものをいう。

②届出書の記載事項等（第15条の5）

届出書には、休止又は廃止する路線、予定日、理由等を記載することとし、当該路線の路線図及び現況等を記載した書類を添付することとする。

③意見聴取（第15条の6～第15条の11）

乗合バス事業者が路線の休止又は廃止にかかる事業計画の変更を届け出た場合（旅客の利便を阻害しないと認められる場合を除く。）、地方運輸局長は関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取することとなっている。その手続きは以下

のとおりとする。

- 1) 地方運輸局長は、当該届出があったときは、その旨を地方運輸局の掲示板に提示する等適当な方法で公示する。
 - 2) 地方運輸局長が意見の聴取を行う利害関係人とは、以下のとおりとする。
 - ・当該路線において旅客の利便の確保を図ることが想定される者
 - ・地方運輸局長が当該休止又は廃止に関し重大な利害関係を有すると認める者
 - 3) 意見聴取を受けようとする利害関係人は、公示の日から10日以内に氏名及び住所、陳述の概要等を記載した申請書を地方運輸局長に提出すること
 - 4) 地方運輸局長は、意見聴取を行う場合は、その10日前までに関係地方公共団体及び利害関係人に意見聴取の日時及び場所を通知する。
 - 5) 意見聴取は原則公開とする。
 - 6) 地方運輸局長は、意見聴取の結果、届出に係る事業計画の変更の予定日より前に当該変更を行ったとしても旅客の利便を阻害するおそれがないと認めるときは、意見聴取を終了した日から20日以内に当該乗合バス事業者へ通知することとする。
 - 7) 当該通知を受けた乗合バス事業者が、繰り上げて事業計画を変更する場合、繰り上げ後の事業計画変更の予定日等を地方運輸局長に届け出ることとする。
4. 運行計画（第15条の12～第15条の14）
- 1) 乗合バス事業者が提出しなければならない運行計画の記載事項を次のとおりとする。〈別添2〉
 - ・運行系統
 - ・運行系統ごとに地方運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻
 - ・一年を通じて運輸をするものでないときは、運輸をする期間等
 - 2) 運行計画は実施予定日の30日前までに提出するものとする。
 - 3) 乗合バス事業者が運行計画変更の際、事後的に届け出る軽微な事項は、次のとおりとする。〈別添2〉
 - ・運行系統ごとに地方運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数（地方運輸局長が指定する軽微な変更に限る。）
 - ・運行系統ごとの始発及び終発の時刻
 - ・運行系統ごとの運行時刻（地方運輸局長が指定する軽微な変更に限る。）
5. 自家用自動車の有償運送許可（第50条）
- 昨年8月の地方分権推進委員会の意見を踏まえ、地方公共団体が地域住民の生活に必要な旅客運送を確保するため、地域協議会での協議に基づき自家用自動車の有償運送許可を申請する場合については、手続きを簡素化する。

II 旅客自動車運送事業運輸規則

- (1) 旅客自動車運送事業者の事業の適正化のための措置
 - 道路運送法第28条の改正により、旅客の利便の確保に係る措置を従来よりも強化していく趣旨を明らかにしたこと踏まえ、以下のとおり改正を行う。
 - ①苦情処理（第3条）

旅客自動車運送事業者は、運輸に関する苦情を受け付けた場合には、営業所ごとに苦情の内容、原因究明の結果、弁明の内容、改善措置、担当者について記載し、1年間保存しなければならないこととする。
 - ②事業の休止・廃止等の掲示（第7条）

一般旅客自動車運送事業者は、事業の休止若しくは廃止又は路線若しくは営業区域の休止又は廃止をしようとする場合、その旨を休止し、又は廃止しようとする日の少なくとも7日前に営業所その他の事業所に公衆に見やすいように掲示しなければならないこととする。
- (2) 運行管理者（第47条の2から第48条の14まで）

運行管理者資格者証及び運行管理者試験に係る制度を導入したことに伴い、運行管理者資格者証の区分、配置基準、運行管理者資格者証の交付要件、手続き等について所要の規定を整備する。〈別添3・別添4〉

また、運行管理者試験について、試験方法を以下のとおり定めるほか、受験申請、試験結果の通知について定める。

- ①運行管理者試験の方法（第48条の10）

道路運送法等の関係法令の専門知識及び運行管理者の業務に関し必要な実務上の知識及び能力について筆記の方法により試験を行う。

②運行管理者試験の施行（第48条の11）

毎年少なくとも1回行う。

③受験資格（第48条の12）

次のいずれかに該当する者でなければ、運行管理者試験を受けることができないこととする。

- ・自動車運送事業（貨物軽自動車運送事業を除く。）又は特定第二種利用運送事業者の事業用自動車の運行の管理に関し1年以上の実務経験を有する者
- ・国土交通大臣が認定した講習を終了した者

(3) 運行管理者試験の指定試験機関（第54条から第66条まで）

国土交通大臣は、運行管理者試験の実施に関する事務を、それを行おうとする者の申請により、その者を指定して行わせることができる。

このため、指定試験機関の指定の手続き、試験の実施に関する事項（試験員の要件、試験事務規程の認可の手続き等）等に関する規定を整備する。

Ⅲ 旅客自動車運送事業等報告規則

道路運送法改正により事業者の事業継続性について関与しなくなったこと及び事業者の事務負担の軽減を図る観点等から報告内容を簡素化する等の見直しを行った。

1. 営業報告書

(1) 営業概況報告書（第1号様式）

- ①営業概況総括表（旧第1表・新第1表）報告事項を簡素化することとする。
- ②旅客自動車運送事業輸送実績（旧第2表）報告を求めないこととする。

(2) 財務諸表等

①今後も報告をを求める書類（統合するものを含む。）

- 1) 損益計算書
- 2) 利益処分計算書（欠損処理計算書）
- 3) 貸借対照表
- 4) 一般旅客自動車運送事業損益明細表（新第2表）
- 5) 人件費明細表（新第3表）
- 6) 固定資産明細表（新第4表）

②報告を求めないこととした書類

- 7) 一般旅客自動車運送事業営業収益明細表
- 8) 一般旅客自動車営業費用明細表
- 9) 営業外損益明細表
- 10) 有形固定資産明細表
- 11) 各事業に関連する収益及び費用並びに固定資産の配分に関する明細表
- 12) 引当金明細表
- 13) 人件費明細報告書

なお、損益計算書、利益処分計算書（欠損処理計算書）及び貸借対照表は、一般に公正妥当と認められる様式により作成したもので足りることとした。

2. 輸送実績報告書（旧第2号様式～旧第6号様式・新第2号様式～新第5号様式）

報告内容を簡素化するとともに、すべての旅客自動車運送事業について新たに事故件数等の報告を求めることとする。

Ⅳ 一般旅客自動車運送事業会計規則

会計の手続きについての規定が削除されたことに伴い、一般旅客自動車運送事業会計規則を廃止する。

道路運送法の一部を改正する法律の
施行に伴う経過措置を定める省令関係（抄）

乗合バス事業

改正法の施行の際、現に免許を受けている乗合バス事業者は、改正法の施行の日（平成14年2月1日）から1年以内に、次の事項を記載した届出書を提出することとする。

①事業計画

- ・路線
- ・営業所ごとに配置する事業用自動車の数、その常用車及び予備車の別並びに乗車定員ごとの数

②運行計画

- ・運行系統ごとに地方運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数並びに始発及び終発の時刻

なお、上記の届出書は、住所の所在地を管轄する陸運支局長を経由して、地方運輸局長に提出するものとする。

【別添1】

事業計画の記載事項及び変更の手続き（乗合バス）

事業計画の記載事項	手続き
○路線	認可
○主たる事務所及び営業所の名称及び位置	届出(事後)
○事業用自動車（営業所ごと） ・総数 ・常用車及び予備車別の数 ・乗車定員ごとの数	届出(事前)※
○自動車車庫の位置及び収容能力	認可
○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	認可
○専用自動車道を開設する ・車線数、計画速度、計画重量及び路面の種類 ・他の道路、鉄道又は軌道との交差位置及び交差方法	認可
○停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程	届出(事後)

※事業用自動車の大きさ又は重量の増加を伴う事項を除く。

【別添2】

運行計画の記載事項及び変更の手続き（乗合バス）

運行計画の記載事項	手続き
○運行系統	届出(事前)
○・運行系統ごとの運行回数（時間帯ごと）並びに始発及び終発の時刻 ※ 変更後の運行回数が、当該運行系統について地方運輸局長が指定する範囲内の回数となる場合	届出(事前) 届出(事後)
・運行回数が地方運輸局長が指定する回数以下の運行系統にあつては運行系統ごとの運行時刻 ※ 変更後においても運行回数が地方運輸局長が指定する運行回数以下となる場合	届出(事前) 届出(事後)
○一年を通じ継続して運輸をするものでないときは、運輸をする期間	届出(事前)

【別添3】

運行管理者の配置基準

事業の種別	運行管理者を選任する営業所	選任すべき運行管理者の数	運行管理者資格者証の別
一般乗合旅客自動車運送事業	事業用自動車の運行を管理する営業所	営業所が運行を管理する事業用自動車 40台までごとに1人 (1~39台 1名) (40~79台 2名) (略)	一般乗合旅客自動車運送事業運行管理者資格者証
一般貸切旅客自動車運送事業	事業用自動車の運行を管理する営業所	営業所が運行を管理する事業用自動車 30台までごとに1人 (1~29台 1名) (30~59台 2名) (略)	一般貸切旅客自動車運送事業運行管理者資格者証
特定旅客自動車運送事業	○乗車定員11人以上の事業用自動車の運行を管理する営業所 ○乗車定員10人以下の事業用自動車を5両以上の運行を管理する営業所	営業所が運行を管理する事業用自動車 40台までごとに1人 (1~39台 1名) (40~79台 2名) (略)	次の○のいずれか ○特定旅客自動車運送事業運行管理者資格者証 ○一般乗合旅客自動車運送事業運行管理者資格者証 ○一般貸切旅客自動車運送事業運行管理者資格者証 ○一般乗用旅客自動車運送事業運行管理者資格者証

【別添4】

運行管理者資格者証の交付要件

資格者証の種別	資格者証の交付の要件	備考
一般(乗合・貸切)旅客自動車運送事業運行管理者資格者証	一般(乗合・貸切)旅客自動車運送事業運行管理者試験の合格による交付	受験資格(次の○のいずれか) ○自動車運送事業(貨物軽自動車を除く)等の事業用自動車の運行管理の実務経験1年以上 ○国土交通大臣が認定する講習を終了
	実務経験等による交付	実務経験等の要件(次の○のいずれか) ○・交付を受けようとする資格者証と同種類の旅客自動車運送事業の運行管理に関し5年以上の実務経験 ・その間に国土交通大臣が認定する講習を5回以上受講 ○・交付を受けようとする資格者証と同種類の旅客自動車運送事業の運行管理に関し1年以上の実務経験 ・国土交通大臣の定める職務に2年以上従事した経験
特定旅客自動車運送事業運行管理者資格者証	一般(乗合・貸切・乗用)旅客自動車運送事業運行管理者試験のいずれかの合格による交付	一般(乗合・貸切・乗用)旅客自動車運送事業運行管理者試験のそれぞれの受験資格(上記)を参照
	実務経験等による交付	実務経験等の要件(次の○のいずれか) ○・(一般乗合・一般貸切・一般乗用・特定)旅客自動車運送事業のいずれかの運行管理に関し5年以上の実務経験 ・その間に国土交通大臣が認定する講習を5回以上受講 ○・(一般乗合・一般貸切・一般乗用・特定)旅客自動車運送事業のいずれかの運行管理に関し1年以上の実務経験 ・国土交通大臣の定める職務に2年以上従事した経験

◇事業の許可及び事業計画変更認可等に関する審査基準（乗合バス事業）

一般乗合旅客自動車運送事業の許可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、下記のとおり審査基準を制定したので公示する。（北海道運輸局公示第44号）

平成13年12月26日

北海道運輸局長 中本光夫

記

1 許可（道路運送法（以下「法」という。）第4条第1項）

(1) 事業開始の適切性

- ① 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 (2)以下の内容が、平成13年9月27日付け国自旅第90号で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。
- ③ 申請日前1年間において、路線開設後又は運行系統の設定後6月以内に当該路線若しくは運行系統の休廃止又は事業の休廃止を行ったものでないこと。ただし、当該休廃止を行うこととなった理由が事業者の責に帰さないと認められる場合については、この限りではない。

(2) 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こと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。

(3) 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、過疎地、交通空白地帯等で運行する場合であって、事業計画及び運行計画を的確に遂行することができる場合には10人以下の乗員定員とすることができるものとする。

(4) 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、離島等特別な事情がある場合については、この限りではない。

(5) 自動車車庫

- ① 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においてはこの限りではない。）の範囲内に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。
- 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ていること。
- 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ていること。
- 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っては、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ていること。

(6) 休憩仮眠施設

- ① 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。

- ② 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。
- 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、着地においても休憩仮眠施設が確保されていること。

(7) 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。

(8) 管理運営体制

- ① 法人にあっては、当該法人の役員のうち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。
- 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、整備管理者を外部依託する場合は、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整備されていること。

(9) 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。
- 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。

(10) 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(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

(11) 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 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。）が法、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）及びタクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）等の違反により申請日前2年間及び申請日以降に輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（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。）ではないこと等法令遵守の点で問題のないこと。

- (12) 損害賠償能力
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。
- (13) 申請時期
許可の申請は、随時受け付けるものとする。
- 2 事業計画の変更の認可（法第15条第1項）
- (1) 1(1)~(10)、(12)の定めるところに準じて審査する。なお、1(1)③の基準中「申請日前1年間」とあるのは、「申請日前1年間及び申請日以降」と読み替えるものとする。
- (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。
- ① 法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化特別措置法等の違反により申請日前2年間及び申請日以降に輸送施設の使用停止以上の処分又は使用制限（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その法人の業務を執行する常勤の役員として在任したものを含む。）ではないこと。
- ② 法、貨物自動車運送事業法及びタクシー業務適正化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対し改善命令を受けた場合にあっては、申請日前にその命令された事項が改善されていること。
- ③ 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。
- ④ 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（無免許、飲酒及び過労に起因する事故、ひき逃げ等）がないこと。
- ⑤ 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）、自動車事故報告規則、及び高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行規則（平成12年運輸省・建設省令第9号）に基づく各種報告書の提出を適切に行っていること。
- 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(1)~(13)の定めるところに準じて審査する。
- (2) 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の手続きによるものとする。
- 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) 1(1)~(13)の定めるところに準じて審査する。
- (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、1(4)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。
- 5 事業の管理の受委託の許可（法第35条第1項）
平成12年11月1日付け自旅第125号、自整第171号、自環第254号及び同日付け自旅第125号の2、自整第171号の2、自環第254号の2に定めるところによる。
- 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) 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第12条各号に掲げる事項が明確に定められているものであること。
- 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）
平成13年12月5日付け国自旅第116号及び平成13年12月5日付け国自旅第118号で定めるところにより行うものとする。

9 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。

付則

- 1 この審査基準は、平成14年2月1日以降に処分するものから適用する。
- 2 この審査基準中、引用している各通達は、申請受付窓口に備え置くものとする。
- 3 事案処理に際しては、本審査基準に規程した要件以外は、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」の細部取扱について」（平成13年9月27日付け国自旅第93号）により取り扱うこととし、当該通達は申請受付窓口に備え置くものとする。
- 4 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 平成6年9月1日付け北海道運輸局公示第28号「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に関する審査基準」は、平成14年1月31日限りこれを廃止する。

付則（平成14年7月1日付け北海道運輸局公示第25号）

この公示は、平成14年7月1日以降、当局管内の運輸支局において受理する申請に適用する。

◇事業の運賃及び料金に関する制度の全部改正（乗合バス事業）

国自旅第118号
平成13年12月5日
国土交通省
自動車交通局長

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

道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律（平成12年法律第86号）の施行に伴い、運賃及び料金の認可制が上限の認可を受けた範囲内で適用する運賃を届け出る上限認可制へと変更されたことを受け、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（平成7年9月6日付け自旅第191号）の全部を別紙のとおり改正したので、事務処理上、遺漏のないよう取り計らわれない。

また、本件については、社団法人日本バス協会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

【別紙】

「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」

目 次

- 第1. 総 則
 - 1. 適用範囲
 - 2. 用語の定義
 - 3. 運賃及び料金の設定と変更
- 第2. 運賃及び料金の種類
 - 1. 運賃及び料金の区分
 - 2. 上限運賃（認可対象運賃）
 - 3. 実施運賃（届出対象運賃）
 - 4. 運輸に関する料金
- 第3. 運賃及び料金の制定形態
 - 1. 運賃の制定形態
 - 2. 運輸に関する料金の制定形態
- 第4. 上限運賃の水準に関する特例
 - 1. 特定路線運賃
 - 2. 面的競合の場合
 - 3. 初乗運賃
 - 4. 割増運賃
- 第5. 運賃及び料金の計算方法等
 - 1. 運賃計算基準賃率
 - 1-1 運賃の設定地域等の単位
 - 1-2 バスの業種区分ごとの運賃計算方法
 - 1-3 運賃計算キロ程・時間及び基準賃率の計算単位
 - 2. 上限運賃の水準に関する特例による割増適用の場合

3. 料金の計算方法

第6. 運賃及び料金の適用方法

6-1 普通旅客運賃

1. 運賃の適用方法
2. 運賃の設定
3. 運賃の計算方

6-2 定期旅客運賃

1. 定期乗車券の種類
2. 運賃の適用方法
3. 運賃の設定
4. 運賃の計算方

6-3 回数旅客運賃

1. 回数乗車券の種類
2. 運賃の適用方法
3. 運賃の設定
4. 運賃の計算方

6-4 運輸に関する料金

1. 料金の種類
2. 料金の設定
3. 料金の適用方法
4. 料金の額

6-5 その他

第7. 割引運賃の種類

1. 一般割引運賃
2. 営業割引運賃

第8. 標準的な適用方法等

1. 一般バスの運賃計算貨率等の標準的な算出方法
2. 運賃区界の定め方
3. 運賃の計算方法
4. 普通旅客運賃の適用方法
5. 定期旅客運賃の適用方法
6. 回数旅客運賃の適用方法
7. 障害者等割引運賃の適用方法

第1. 総 則

1. 適用範囲

一般乗合旅客自動車運送事業の上限運賃及び料金並びに実施運賃及び料金の設定又は変更については、別に定める場合を除いて、この制度を適用する。

2. 用語の定義

- (1) 「一般バス」とは、「定期観光バス」、「高速バス」及び「限定バス」以外の乗合バスをいう。
- (2) 「定期観光バス」とは、道路運送法施行規則（以下「規則」という。）第15条の12第1項第1号に基づき、運行計画、定期観光運送を目的として定めた系統を運行する乗合バスをいう。
- (3) 「高速バス」とは、都市間を結び停車する停留所を限定して運行する急行系統で、概ね50キロメートル以上の系統を運行する乗合バスをいう。
- (4) 「限定バス」とは、道路運送法（以下「法」という。）第86条第1項に基づき、旅客の範囲を限定する条件を付された乗合バスをいう。

- (5) 「手回品」とは、旅客が携行する物品をいう。
- (6) 「特別初乗運賃」とは、利用者に対する適切なサービス提供の観点から適用区間距離を短縮する等した初乗運賃（いわゆる「100円バス」運賃等。）をいう。
- (7) 「特定路線運賃」とは、自社又は他社の路線と競合する場合に共通乗車等利用者の利便を図る観点から運賃調整が必要な場合、又は運賃設定上の不合理を調整する場合にあって、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を行う運賃をいう。
- (8) 「大人運賃」とは、適用旅客の範囲を中学生以上とする運賃をいう。
- (9) 「小児運賃」とは、適用旅客の範囲を小学生以下とする運賃をいう。

3. 運賃及び料金の設定と変更

次に掲げる場合を運賃及び料金の設定とし、その他の場合は運賃及び料金の変更とする。

- (1) 事業の許可及び事業計画の変更認可に伴い当該許可及び認可にかかる路線及びこれと接続する路線の停留所相互間の運賃及び料金を定める場合
- (2) 運行計画変更のうち運行系統の変更（新設を含む。）に伴い当該路線の停留所相互間の運賃及び料金を定める場合
- (3) 事業計画変更のうち停留所の新設（位置の変更を除く。）に伴い新設停留所と既設停留所相互間の運賃及び料金を定める場合
- (4) 従来設定されていなかった種類の運賃及び料金を新たに定める場合

第2. 運賃及び料金の種類

運賃及び料金の種類の区分は次のとおりとする。

1. 運賃及び料金の区分

- 普通旅客運賃
- 定期旅客運賃
- 回数旅客運賃
- 運輸に関する料金

2. 上限運賃（認可対象運賃）

法第9条第1項の規程による認可を受けた次の運賃をいう。

- イ. 片道普通旅客運賃
- ロ. 通勤定期旅客運賃
- ハ. 通学定期旅客運賃
- ニ. 普通回数旅客運賃

3. 実施運賃（届出対象運賃）

法第9条第3項の規定により、認可を受けた上限運賃の範囲内で届け出た次の運賃をいう。

- (1) 片道普通旅客運賃の実施運賃
 - イ. 片道普通旅客運賃
 - ロ. 特殊普通旅客運賃
- (2) 通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃の実施運賃
 - イ. 通勤定期旅客運賃
 - ロ. 通学定期旅客運賃
 - ハ. 特殊定期旅客運賃
- (3) 普通回数旅客運賃の実施運賃
 - イ. 普通回数旅客運賃
 - ロ. 特殊回数旅客運賃

4. 運輸に関する料金

- (1) 上限料金（認可対象料金）

法第9条第1項による認可を受けた料金をいう。
- (2) 実施料金（届出対象料金）

法第9条第3項により認可を受けた上限料金の範囲内で届け出た料金および(4)の特別料金をいう。

(3) 一般料金

法第9条第1項の認可を受けた上限料金の範囲内で定める料金、すなわち特別料金以外の料金であり、多数の旅客の利益に影響を及ぼすと認められる料金で、現在設定されている料金のうち一般バスにおける座席指定料金、座席定員制料金等が該当する。

適用方法等は第6. 6-4による。

(4) 特別料金

法第9条第1項の旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして、規則第10条第1項で定める特別座席料金、手回品料金等をいう。

適用方法等は第6. 6-4による。

第3. 運賃及び料金の制定形態

1. 運賃の制定形態

(1) 適用基準

イ. 一般バスの運賃の制定形態は、対キロ区間制、特殊区間制、均一制及び地帯制とし、地域別の適用基準は原則として次のとおりとし、路線の態様、旅客の流動状況等を勘案して選択するものとする。

- ① 都市内の路線-均一制、地帯制又は特殊区間制
- ② 都市近郊の路線-特殊区間制又は対キロ区間制
- ③ 地方の路線-対キロ区間制

ロ. 定期観光バスの運賃の制定形態は、時間距離併用制を原則とする。ただし、定期観光バスの系統が1系統しかない場合、あるいは、2以上の系統がある場合でも運行距離と所要時間が概ね比例している場合は距離制によることができる。

ハ. 高速バスの運賃制定形態は、原則として対キロ制とする。

ニ. 限定バスの運賃の制定形態は一般バスの制定形態を準用する。

(2) 運賃区界の定め方

制定形態に応じた運賃区界の標準的な定め方は第8. 2. による。

2. 運輸に関する料金の制定形態

運輸に関する料金の制定形態は、事業者の任意とする。

第4. 上限運賃の水準に関する特例

1. 特定路線運賃

次に該当する場合にあっては、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を特定路線運賃として認めることができるものとする。ただし、当該上限運賃額は、実施運賃額を常にこれと同額とする確定上限運賃として取り扱うものとする。

(1) 他の事業者との競合路線における運賃調整

他の事業者との競合路線において共通乗車の実施等により利用者利便の向上を図ろうとする場合であって、運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者の運賃額に調整上げる場合又は同程度の運行回数等であって両者の平均運賃額に調整上げる場合。

(2) 自社の路線相互間の運賃調整

一部経過地が異なる自社路線の同一停留所間で運賃を同額に設定する必要がある場合であって、運行回数等のウェイト面で主たる路線の運賃額に調整上げる場合又は同程度の運行回数等であって両路線の平均距離による運賃額に調整上げる場合。

2. 面的競合の場合

運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者が均一制、特殊区間制又は地帯制を採っている都市部において、いわゆる面的に競合する事業者については、次の何れにも該当する場合に限り、原価計算を行わず主として経営する事業者の運賃額と同額までの調整を認めるものとする。

(1) 当該制度適用地域内における全事業者の当該地域運送収入に対して、主として経営する事業者の当該地域運送収入が70%を超える場合、又は、当該競合する事業者の当該地域運送収入が10%未満の場合。

(2) 当該競合する事業者の全地域運送収入に対して、当該地域運送収入が30%未満の場合。

3. 初乗運賃

概ね2キロメートルまでの近距離区間に適用する運賃は、運送原価の適正な負担等の観点から、基準賃率により算定される運賃を超えた定額の初乗運賃とすることができる。

4. 割増運賃

(1) 有料道路割増

一般バス、定期観光バス及び限定バスの路線で道路整備特別措置法に基づく有料道路、道路運送法に基づく一般自動車道及びその他の有料道路区間については、有料道路割増の適用を認めるものとする。

(2) 特殊割増

イ. 次に掲げる場合は事情に応じて、特殊割増を適用しても差し支えない。割増率は、それぞれ当該路線の運送原価、旅客の運賃負担力、他の交通機関との関連等を勘案のうえ、定めるものとする。

- ① 深夜早朝（23時以降5時まで）の間にバスを運行する場合
- ② 登山、スキー、スケート等の観光客を対象にバスを運行する場合
- ③ 劇場、野球場等の一時的な需要に応じてバスを運行する場合
- ④ その他特殊な路線であって当該路線の運送原価が他の路線に比較して著しく高い場合

なお、相当の地元利用者がある場合には、これらの者に対して定期旅客運賃及び回数旅客運賃について基準運賃額を適用するとともに、地元利用者であること等の確認についての地元自治体の協力を前提として普通旅客運賃についても同様の措置をとることができる。

この場合においては、特殊割増後の額及び基準運賃額のいずれもそれぞれの適用対象に係る上限運賃額とする。

ロ. 割増率が上限運賃額の2倍程度までについては、他の交通機関との関連や旅客の運賃負担力等を勘案の上、割増率の算出基礎の添付を省略できるものとする。

ただし、適用路線、適用区間、区間キロ程、割増率、通常の運賃額及び割増運賃額については、運賃改定時に各事項を記載した資料を添付させるとともに、適用路線別の運行回数、実車走行キロ、輸送人員及び運送収入についても整理しておくものとする。

第5. 運賃及び料金の計算方法等

1. 運賃計算基準賃率

運賃計算基準賃率（以下「基準賃率」という。）により運賃額を算出することが適当な場合にあっては、地域等の単位ごとに定めた基準賃率を用いて運賃を計算するものとする。

1-1 運賃の設定地域等の単位

事業者ごとに、一般バスについては「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）別紙1の標準運賃ブロック単位、高速バス、限定バスについては路線単位、定期観光バスについては地域単位に設定することを基本とするが、事業者の判断により、原価の差異が明確な場合等における営業所単位等の細分地域単位若しくは路線単位の設定又は全地域を一括した設定を認めるものとする。

1-2 バスの業種区分ごとの運賃計算方法

- (1) 一般バス 対キロ区間制基準賃率×適用区間キロ×遠距離通減率
- (2) 高速バス 対キロ制基準賃率×適用区間キロ×遠距離通減率
- (3) 定期観光バス 対キロ制・時間制基準賃率×適用区間キロ・時間
- (4) 限定バス 一般バスを準用する。

1-3 運賃計算キロ程・時間及び基準賃率の計算単位

(1) 距離制運賃

運賃計算キロ程は、別に定める場合を除いて、各停留所間の実キロ程とする。運賃計算キロ程は、キロ未満1位までとし、2位以下は1位に4捨5入する。なお、各停留所間の実キロ程は、運賃等上限設定（変更）認可申請時に実測のうえ確認するものとし、距離制基準賃率は10銭単位とする。

(2) 時間制運賃

運賃計算時間は、当該運行系統の運行計画で定める所定の所要時間（30分単位とし、15分以上は30分に切り上げ、15分未満は切り捨てる。）とし、時間制基準賃率は1円単位とする。

(3) 基準賃率計算上の10銭未満の端数は切り捨てるものとする。

(4) その他基準賃率を用いた標準的な運賃の計算方法については、第8. 3. による。

2. 上限運賃の水準に関する特例による割増適用の場合

(1) 一般バス（対キロ区間制区間）

割増適用区間の運賃計算キロ程を次式により計算したキロ程とする。

当該停留所間の実キロ程×（1+割増率）

(2) その他

次式により計算する。

当該停留所間の上限運賃額×（1+割増率）

(3) 有料道路

イ. 対キロ区間制の場合

割増率の算出方法は、次のとおりとする。

使用料金÷有料道路区間キロ程÷乗車密度÷（1-割引減収率）÷基準賃率=割増率

（注） 有料道路区間キロ程とは、有料道路を含む運賃区界停留所間のキロ程をいう。

ロ. その他の場合

次の算式により算定した額（10円単位に4捨5入）を上限運賃に加算する。

使用料金÷乗車密度÷（1-割引減収率）

3. 料金の計算方法

料金の標準的な計算方法については第6. 6-4による。

第6. 運賃及び料金の適用方法

6-1 普通旅客運賃

1. 運賃の適用方法

(1) 小児片道普通旅客運賃は、大人片道普通旅客運賃の半額とする。

(2) その他標準的な適用方法については第8. 4. による。

2. 運賃の設定

(1) 片道普通旅客運賃は、運行系統が設定されている路線の各停留所間（定期観光バス運賃にあつては運行系統ごと）にはクローズドアの場合を除き必ず設定するものとする。

なお、2以上の運行系統に跨る停留所間についても必要に応じ設定して差し支えない。

(2) 小児片道普通旅客運賃は、特別初乗運賃の適用区間についての設定は任意とする。

(3) 特別初乗運賃として、利用者に対して適切なサービス提供の観点から、適用区間距離を短縮した初乗運賃又は適用路線を循環系統等に限定した均一運賃等を設定する場合は、均一制運賃、特殊区間制1区運賃、地帯制1地帯運賃、対キロ区間制初乗運賃より低い運賃額を設定できるものとする。

なお、この場合における標準的な算出方法は第8. 1. による。

この運賃は適用路線の範囲を限定することができる。

3. 運賃の計算方

(1) 大人片道普通旅客運賃は、それぞれ運賃の制定形態に応じて計算する。

運賃計算上の端数は、原則として10円単位に4捨5入するものとする。ただし、運賃額が1,000円以上になるものについては、50円単位とすることができるものとする。なお、この場合の端数処理については、25円以上は切り上げ、25円未満は切り捨てとする。

なお、高速バスについては、営業政策等の配慮から100円単位の運賃設定も認めるものとし、この場合の端数処理については、75円以上は切り上げ、75円未満は切り捨てるものとする。

(2) 小児片道普通旅客運賃の運賃計算上の10円未満の端数は、原則として10円単位に切り上げる。

6-2 定期旅客運賃

1. 定期乗車券の種類

定期乗車券の種類は、次のとおりとし、原則として毎日発売するものとする。

日極め定期乗車券（暦日定期乗車券）

端数月極め定期乗車券

特殊定期乗車券

2. 運賃の適用方法

- (1) 通学定期旅客運賃を適用する旅客の範囲は、学校教育法第1条に規定する小学校、中学校、高等学校、中等教育学校、大学、高等専門学校、盲学校、聾学校、養護学校、幼稚園及び児童福祉法第39条に規定する保育所に通学する者並びに事業者の指定する学校に通学する者とする。
- (2) 小児定期旅客運賃は、大人定期旅客運賃の半額とする。
- (3) その他標準的な適用方法については第8.5.による。

3. 運賃の設定

- (1) 通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃は、旅客が通勤又は通学のためバスを利用すると推定される距離内（概ね30キロメートル程度）の各停留所間（2以上の系統に跨る区間を含む。）には普通回数旅客運賃を設定する場合及び特別初乗運賃に係るものを除き、必ず設定するものとする。
- (2) 通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃を設定する場合においては、1か月定期旅客運賃は必ず設定するものとする。

4. 運賃の計算方

通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃の計算方は、次のとおりとする。

(1) 計算基礎

イ. 基準運賃額

普通旅客運賃が設定されている区間は、乗降区間の大人片道普通旅客運賃額とし、普通旅客運賃が設定されていない区間（乗換えの場合）は、次のとおりとする。

① 地帯制及び均一制

地帯制又は均一制運賃額とするが、これにより難い場合は、地帯制又は均一制運賃額にその1/2を加算した額とすることができる。

なお、通学証明書により事実上利用区間が限定される通学定期旅客運賃に限り1/2加算方式は適用せず、均一制又は地帯制運賃額を基準運賃額とするものとする。

② 特殊区間制

乗降停留所間の運賃区界数に対応する運賃額とする。

③ 対キロ区間制

乗降停留所間（乗降停留所が運賃区界停留所でない場合は、運賃区界停留所相互間）の運賃計算キロ程に対応する大人片道普通旅客運賃額とする。

ただし、それぞれの乗降区間の大人片道旅客運賃の併算額が前期の運賃額より低額となる場合は、併算額を基準運賃額とする。

ロ. 推定乗車回数及び割引率については、事業者の任意とするが、実態に合わせて合理的な回数及び割引率とする。

(2) 計算方法

日極め定期乗車券（暦日定期乗車券）

- ① 大人の通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃の計算方は次のとおりとし、運賃計算上の端数は10円単位に4捨5入する。

1か月定期旅客運賃

基準運賃額×推定乗車回数×（1－割引率）

- ② 小児定期旅客運賃の運賃計算上の10円未満の端数は、10円単位に切り上げる。

6-3 回数旅客運賃

1. 回数乗車券の種類

回数乗車券の種類は、次のとおりとし、プリペイドカード等これに相当するものを含む。

乗車回数式回数券（使用回数減算方式）

金券式回数券（使用金額減算方式）

2. 運賃の適用方法

標準的な適用方法については第8.6.による。

3. 運賃の設定

一般バスについては、普通回数旅客運賃は通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃を設定する場合及び特別初乗運賃に係るものを除き、必ず設定するものとする。

4. 運賃の計算方

(1) 計算基礎

基準運賃額

- ① 乗車回数式回数券の場合は、乗降停留所間の片道普通旅客運賃とする。ただし、乗降停留所を指定しない場合は、券片表示の金額とする。
- ② 金券式回数券の場合は、券面表示額（券片表示額の合計）とする。

(2) 計算方法

運賃の計算方法は、次のとおりとし、運賃計算上の端数は10円単位に4捨5入するのを原則とするが、乗車回数式回数券の場合は、運賃計算上の端数がでないように券片数で調整しても差し支えない。

- イ. 乗車回数式回数券 基準運賃額×券片数×（1－割引率）
ロ. 金券式回数券 基準運賃額×（1－割引率）

6-4 運輸に関する料金

1. 料金の種類

料金の種類は、次のとおりとする。ただし、これは料金の代表的なものの例示であり、その他の料金の設定を妨げるものではない。

- 座席指定制料金及び座席定員制料金
- デラックスバス利用料金
- 特別座席料金
- 手回品料金

2. 料金の設定

一般料金、特別料金とも、設定は任意とする。

3. 料金の適用方法

一般料金は、全座席について座席指定制、座席定員制等を採用することにより多数の利用者の利便を図る運行について適用する。

特別料金は、いわゆるスーパーシート（特別座席）のように特別な設備を備えた車両を使用する等により、料金を支払う利用者に一般利用者と異なる特別な便益を提供する場合、又は、利用者が無料の手回品以外の物品をバス車内に持ち込む場合に適用する。

4. 料金の額

料金の額は、一般料金については認可を受けた上限料金の範囲内で、また、特別料金は特に範囲を定めず事業者が任意に定めるものとするが、利用者の受益の程度、他の交通機関の運賃・料金、利用者の負担力等を勘案し、公正妥当なものとする。

6-5 その他

法第82条第1項により運送することができる小荷物に関する運賃及び料金は、バス輸送の性格上、鉄道等と異なり荷物そのものの輸送力は極めて軽微であることを踏まえ、無規制となっている。

第7. 割引運賃の種類

1. 一般割引運賃

実施運賃のうち、基本運賃（片道普通旅客運賃、通勤定期旅客運賃、通学定期旅客運賃、普通回数旅客運賃）を基礎として、適用する旅客の区分に応じて一定率又は一定額を減じて設定する運賃（適用する期間に限定のないものに限る。）であり、主な種類は次のとおりとする。

なお、障害者等割引運賃については、原則として一定率を減じて運賃設定するものとし、1. (2)~(4)及び2. に掲げる運賃は当該一定率に応じてさらに割引することができるものとする。

- (1) 障害者等割引運賃（身体障害者及び知的障害者、児童福祉法の適用を受ける者等を対象とする。）
- (2) 特殊普通旅客運賃
 - イ. 乗継割引乗車券（バス・バス乗継割引乗車券、バス・鉄道乗継割引乗車券等）
 - ロ. 団体旅客運賃（団体割引乗車券及び学生団体割引乗車券）
 - ハ. 往復普通旅客運賃（往復割引乗車券）
- (3) 特殊定期旅客運賃
 - イ. 乗継割引定期券（バス・バス乗継割引定期券、バス・鉄道乗継割引定期券等）
 - ロ. 通勤通学定期旅客運賃
 - ハ. 通勤（通学）共通定期券
 - ニ. その他特殊割引定期券（企業定期券等）
- (4) 特殊回数旅客運賃
 - イ. 通学回数旅客運賃
 - ロ. 定期回数旅客運賃（通勤定期回数旅客運賃、通学定期回数旅客運賃）
 - ハ. 乗継割引回数券（バス・バス乗継割引回数券、バス・鉄道乗継割引回数券等）
 - ニ. 乗降区間指定回数券（乗降停留所指定高速バス回数券、区間指定割引回数券等）
 - ホ. その他特殊割引回数券（バス共通回数券、バス・鉄道共通回数券等）

2. 営業割引運賃

需要喚起等を目的として、適用する期間又は区間その他の条件を付して設定する運賃であって一般割引運賃以外のものであり、主な種類は次のとおりとする。

- (1) 特殊普通旅客運賃
 - イ. 利用日限定乗降フリー乗車券（1日乗降フリー乗車券、特定地域内乗降フリー1日乗車券等）
 - ロ. 記念乗車券（適用期間を限定したもの）
 - ハ. その他特殊割引乗車券（バス・鉄道共通1日乗車券、季節割引乗車券、周遊割引乗車券等）
- (2) 特殊定期旅客運賃
 - イ. 利用時間限定割引定期券（昼間定期券、買物定期券等）
 - ロ. 利用期間限定割引定期券（夏休み専用定期券、学期定期券等）
 - ハ. 利用日限定割引定期券（平日定期券等）
 - ニ. 特定地域フリー定期券
 - ホ. 複数路線共通定期券
 - ヘ. その他特殊割引定期券（敬老定期券、環境定期券、継続購入割引定期券等）
- (3) 特殊回数旅客運賃
 - イ. 利用時間限定割引回数券（昼間回数券、買物回数券等）
 - ロ. 利用日限定割引回数券（ノーマイカーデー専用回数券、土日祝日割引回数券等）
 - ハ. 高頻度利用者割引（高速バス等で乗車回数に応じて乗車券を提供することにより、需要喚起を図る割引制度）
 - ニ. その他特殊割引回数券（敬老回数券、特殊割増区間における地域住民の負担軽減用割引回数券等）

第8. 標準的な適用方法等

以下に上限運賃を設定するに際しての標準的な適用方法等及び実施運賃に係る主な一般割引運賃の標準的な適用方法等を補足的に例示する。なお、適用例に準じた申請又は届け出については、内容の審査を一部省略するものとする。

1. 一般バスの運賃計算賃率等の標準的な算出方法

運賃計算キロ程が2キロメートルを超え10キロメートル（又は2キロメートルを超え5キロメートル）までの部分にかかる賃率を基準賃率とし、2キロメートルまでの部分にかかる賃率は基準賃率の2倍とし、10キロメートルを超え20キロメートル（又は5キロメートルを超え10キロメートル）までの部分にかかる賃率は基準賃率を1割以上減じた賃率とし、20キロメートルを超え30キロメートル（又は10キロメートルを超え15キロメートル）までの部分にかかる賃率は基準賃率を2割以上減じた賃率とし、30キロメートル（または15キロメートル）を超える部分にかかる賃率は基準賃率を3割以上減じた賃率とし、累加法による。

ただし、地域の実情に応じて設定することを妨げるものではない。

また、特別初乗運賃については、原則として、対キロ区間制及び対キロ制の場合は初乗運賃での設定キロ程に、概ね1/2を乗じたキロ程を基準とし、他の運賃制定形態の場合もこれと同様の考え方を基準とするものとする。

2. 運賃区界の定め方

イ. 対キロ制

全停留所を運賃区界停留所とする。

(注) 運賃区界停留所とは、運賃計算の起点となる停留所をいう。

ロ. 対キロ区間制

- ① 運賃区界停留所間のキロ程は、地域の実情、営業政策等を考慮のうえ、事業者の任意により原則として概ね1キロメートル以上のキロ程で定めるものとする。
- ② 主要停留所及び他の路線との分岐点に所在する停留所（分岐点に停留所が所在しない場合は、その至近距離にある停留所）については、原則として運賃区界停留所とするものとする。
- ③ 運賃区界停留所以外の停留所は外方の運賃区界停留所からの運賃を適用する。
ただし、運賃区界停留所から概ね300メートル以内の停留所は、原則として指定停留所とし、当該運賃区界停留所からの運賃を適用する。

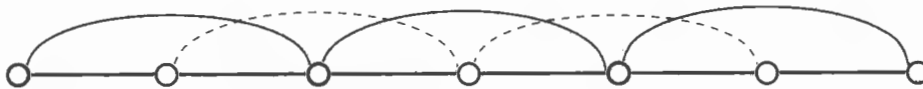
ハ. 特殊区間制

- ① 運賃区界停留所は、原則として等間隔に定めることとし、1区の距離は地域の実情、営業政策等を考慮のうえ、概ね2キロメートル以上とする。
- ② 運賃区界停留所はそれぞれ重複させる。

例1. 全線3区



例2. 全線3区



ニ. 均一制及び地帯制

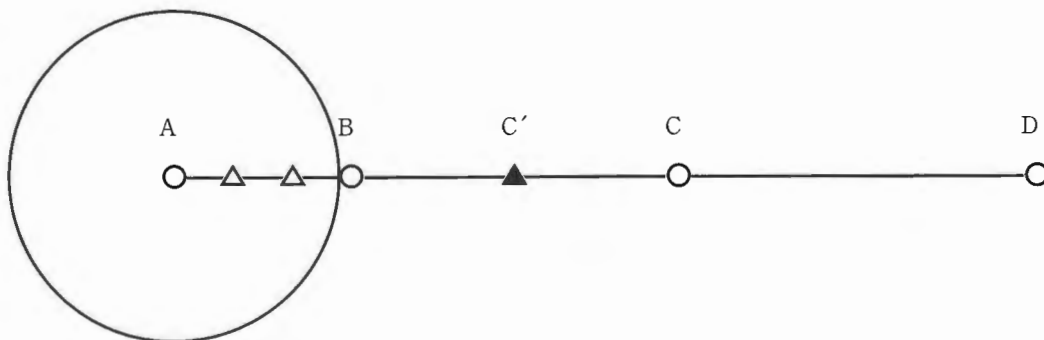
行政区画、経済圏、旅客の流動状況等を勘案して定める。

3. 運賃の計算方法

(1) 同一路線で運賃の制定形態が異なる区間がある場合

イ. 対キロ区間制区間と均一制又は地帯制区間

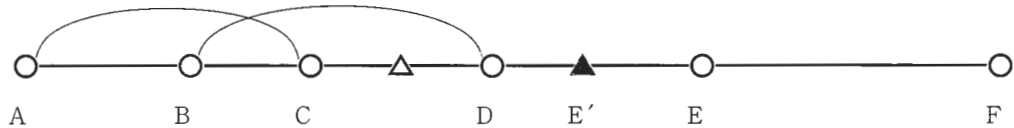
(例)



AB間からB以遠に跨る区間の運賃は、対キロ区間制運賃として計算するがAB間とB以遠の運賃を併算した額が前記運賃額より低額となる場合は併算額とする。ただし、この場合において、BC（Cは最初の運賃区界停留所）間にC'（▲印）の如く停留所がある場合、AC'間の運賃はAC間の運賃を適用せずAB間の運賃にBC間の運賃の半額程度を加算した額とする。（C'にかかる運賃は、均一制又は地帯制区間内からの跨り運賃のみを設定するものとする。）。なお、△印は対キロ区間制区間と均一制又は地帯制区間に跨る区間の運賃を調整するための運賃区界停留所で、運賃区界停留所の定め方は対キロ区間制の場合に準ずるものとする。

ロ. 対キロ区間制区間と特殊区間制区間

(例) AD間特殊区間制



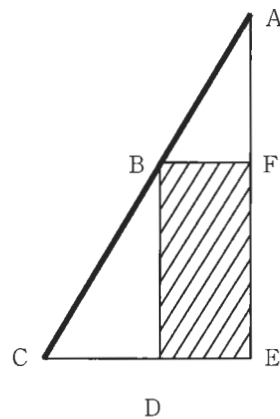
AD間からD以遠に跨る区間の運賃は、対キロ区間制運賃として計算するがAD間とD以遠の運賃を併算した額が前記運賃額より低額となる場合は併算額とする。ただし、この場合においてDE（Eは最初の運賃区界停留所）間にE'（▲印）の如く停留所がある場合、AE'間の運賃はAE間の運賃を適用せず、AD間の運賃にDE間の運賃の半額程度を加算した額とする（E'にかかる運賃は特殊区間制区間内からの跨り運賃のみを設定するものとする。）。なお、△印は対キロ区間制区間と特殊区間制区間に跨る区間の運賃を調整するための運賃区界停留所で、運賃区界停留所の定め方は対キロ区間制の場合に準ずるものとする。

ハ. 均一制区間と地帯制区間又は特殊区間制区間

均一制区間内を原則として地帯制の1地帯又は特殊区間制の1区とみなしてそれぞれ地帯数又は区数に対応する運賃とする。

(2) 同一路線で基準賃率の異なる区間がある場合

(例)



基準賃率 {
A、B間 30円00銭
B、C間 25円00銭

A、B及びB、Cの区間を比較して、距離の長い区間、すなわち、B、C間25円00銭の基準賃率を用いて斜線の部分（B、D、E、F）の運賃を計算するが、この場合斜線の部分の各停留所間の運賃計算キロ程は次の方法によって算出したキロ程とする。

イ. A、B間（B、Fの部分）

A、B間の各停留所間の実キロ程 × (A、B間基準賃率 ÷ B、C間基準賃率)

ロ. B、C間（B、Dの部分）

実キロ程とする。

ハ. 斜線の部分

イとロのそれぞれのキロ程を合計する。

(3) 端数月極め定期乗車券の計算方法

- ① 不正乗車防止等の理由により、月極め定期乗車券とする場合は、通用期間の終期を月末とし、通用期間の始期は、端数の日数（1日以上1か月未満）のある月極め定期乗車券とする。
- ② 前記の端数の日数のある月極め乗車券を発売する場合は、それぞれ端数の日数のある定期旅客運賃を設定する。
なお、端数の日数のある定期旅客運賃は、次の算式により算定した額（10円未満の端数は10円単位に4捨5入する。）とし、推定乗車回数及び割引率は、実態に合わせて合理的な回数及び割引率とする。

1か月と端数の日数のある定期旅客運賃

基準運賃額×（推定乗車回数+端数の日数の2倍）×（1-割引率）

6. 回数旅客運賃の適用方法

- (1) 普通回数旅客運賃の適用方法は、第6. 6-3に定めるほか、次のとおりとする。

- イ. 回数旅客運賃は、旅客が同一停留所間を多回数乗車する場合、または旅客が片道普通旅客運賃設定区間内の不特定停留所間を多回数乗車する場合に適用する。
- ロ. 特殊回数旅客運賃は、通学回数旅客運賃、定期回数旅客運賃、乗降停留所区間を指定する回数券、利用時間限定回数券、乗継割引回数券、観光割増等設定区間における地元住民の負担軽減用回数券等の特殊な回数旅客運賃を設定する場合に適用する。
- ハ. 通学回数旅客運賃を適用する旅客の範囲は、第6. 6-2 2.(1)の通学定期旅客運賃等を適用する旅客の範囲と同一とする。
- ニ. 回数乗車券を使用する旅客が途中下車したときは、原則として前途の区間の乗車を認めない。

- (2) 定期回数旅客運賃の適用方法

イ. 運賃の適用方法

- ① 定期回数旅客運賃は、旅客が同一停留所間を毎日1往復する場合に適用する。
- ② 通勤定期回数旅客運賃は、原則として適用旅客の範囲を限定しない。
- ③ 通学定期回数旅客運賃を適用する旅客の範囲は、第6. 6-2 2.(1)の通学定期旅客運賃等を適用する旅客の範囲と同一とする。
- ④ 定期回数乗車券を所持する旅客が途中下車したときは、前途の区間の乗車を認めない。
- ⑤ 定期回数旅客運賃は、原則として座席定員制及び座席指定制の自動車には適用しない。
- ⑥ 小児定期回数旅客運賃は、大人定期回数旅客運賃の半額とする。

ロ. 運賃の計算方法

(イ) 計算基礎

- ① 基礎運賃額
乗降区間の大人片道普通旅客運賃額とする。
- ② 割引率
割引率は、定期旅客運賃の割引率とする。

(ロ) 計算方法

- ① 大人定期回数旅客運賃の計算方法は次のとおりとし、運賃計算上の端数は10円単位に4捨5入する。
基準運賃額×推定乗車回数×（1-割引率）
- ② 小児定期回数旅客運賃の運賃計算上の10円未満の端数は、10円単位に切り上げる。

7. 障害者等割引運賃の適用方法

- (1) 運賃の適用方法

「第6. 運賃及び料金の適用方法」及び「第8. 4. 普通旅客運賃の適用方法」から「6. 回数旅客運賃の適用方法」までと同一とする。

- (2) 運賃の計算方法

イ. 片道普通旅客運賃

片道普通旅客運賃×（1-割引率）

ロ. 通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃

通勤定期旅客運賃又は通学定期旅客運賃×（1-割引率）

ハ. 普通回数旅客運賃

イ. の計算式により算出される額×券片数×（1-割引率）

◇事業の運賃及び料金の上限の認可に関する処理方針（乗合バス事業）

国自旅第116号
平成13年12月5日
国土交通省
自動車交通局長

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

道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律（以下「改正法」という。）の施行に伴い、運賃及び料金の認可制が上限認可制へと変更されたことを受け、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について、下記のとおり定めたので、事務処理上、遺漏のないよう取り計らわれたい。

また、本件については、社団法人日本バス協会会長あて別添のとおり通知したので申し添える。

記

第1 用語の定義

- この処理方針中、次に掲げる以外の運賃及び料金関係の用語の定義については、「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」（平成13年12月5日付け国自旅第118号）（以下「制度通達」という。）に定めるところによる。
 - 「上限運賃」：道路運送法（以下「法」という。）第9条第1項の規定による認可を受けた運賃及び料金の上限をいう。
 - 「上限認可」：法第9条第1項の規定による上限運賃の認可をいう。
 - 「実施運賃」：法第9条第3項の規定により、上限運賃の範囲内で届け出た運賃及び料金をいう。

第2 上限認可の対象

上限認可の対象は次のとおりとする。

1. 運賃及び料金の種類

上限認可の対象となる運賃及び料金の種類は以下のとおりとする。

- 片道普通旅客運賃
 - 基準賃率により片道普通旅客運賃を算出することが適当な運賃の制定形態にあつては、当該基準賃率及び片道普通旅客運賃の算出方法を認可対象に含むものとする。
- 通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃
 - 1ヶ月定期旅客運賃の上限を認可対象とし、これを基礎として設定通用期間に応じて算定される額を、当該定期旅客運賃の上限認可額とみなす。
ただし、1ヶ月定期旅客運賃以外の設定通用期間に係る定期旅客運賃の上限の認可を受ける場合は、この限りではない。
- 普通回数旅客運賃
 - 券片式、カード式等の乗車券の形態を問わず、割引率の最も低いもの（割引を行わないものを含む。）を上限認可の対象とし、これを基礎として券片数等の異なる回数に応じて算定される額を、当該回数旅客運賃の上限認可額とみなす。
ただし、異なる券片数等に応じた異なる割引率による回数旅客運賃の上限の認可を受ける場合は、この限りではない。
- 届出の対象となる料金以外の料金
 - なお、バスの業種区分ごとに設定を義務付ける上限運賃の種類は以下のとおりとし、これ以外の上限運賃の設定は事業者の任意とする。
 - 全てのバス業種区分：片道普通旅客運賃の設定
 - 一般バス：通勤定期旅客運賃及び通学定期旅客運賃の設定（1ヶ月定期旅客運賃に限る。）又は普通回数旅客運賃の設定（割引率の最も低いもの（割引を行わないものを含む。）に限る。）
ただし、制度通達第1. 2. (6) に定める特別初乗運賃に係るものを除く。

2. 運賃及び料金の額

上限認可の対象となる運賃及び料金の額は、運賃及び料金ごとに原則として、制度通達第5に定める計算方法により算定され運賃表（いわゆる三角表等）に明記される確定額とする。

3. 運賃及び料金の適用方法

上記認可の対象となる運賃及び料金の適用方法は、制度通達第6に定めるところにより、運賃及び料金の種類ごとにその適用範囲を具体的に定めたものとする。

4. 運賃及び料金の制定形態及び設定地域

上限認可の対象となる運賃及び料金の制定形態及び設定地域は、第3に定めるところによる。

第3 上限運賃の制定形態及び設定地域

1. 運賃の制定形態は、原則として、一般バス及び限定バスについては対キロ区間制、特殊区間制、均一制又は地帯制のいずれかとし、高速バスについては対キロ制、定期観光バスについては対キロ制及び時間制の併用制とする。

また、料金の制定形態は事業者の任意とする。

2. 参入事業者の制定形態

既存事業者が運行する路線（多数の運行系統により有機的な輸送網を形成して運行を行なっている場合にあっては、当該運行を行なっている地域）に競合参入する事業者であって、当該地域の路線について運賃の上限の賃率の認可を受けていない事業者（以下「参入事業者」という。）については、既存事業者と同一の運賃の制定形態による参入を原則とするが、以下の要件を全て満たす場合に限り、既存事業者と異なる運賃の制定形態を認めるものとする。

なお、以下の要件は、既存事業者の運賃の制定形態の変更についても準用する。

- (1) 運賃の制定形態が異なることによる利用者の混乱回避のために停留所、車両の外部等における運賃額の表示等必要な措置が講じられていること。
- (2) 運賃の制定形態が異なることにより、乗車・降車位置の相違等が発生する場合にあっては、利用者の安全確保及び周辺道路の交通安全の確保の観点から、自ら実施することが必要な措置を講ずるとともに、道路管理者、交通管理者等において実施することが必要な措置について道路管理者、交通管理者等の了解が得られていること。

3. 上限運賃の設定地域等の単位

事業者ごとに、一般バスについては別紙1の標準運賃ブロック単位、高速バス、限定バス（旅客の限定に限る。）については路線単位、定期観光バスについては地域単位に設定することを基本とするが、事業者の判断により、原価の差異が明確な場合等における営業所単位等の細分地域単位若しくは路線単位の設定または全地域を一括した設定を認めるものとする。

第4 上限運賃算定基準

この処理方針に定めるもののほか、別紙2の「一般乗合旅客自動車運送事業の運賃原価・収入の算定基準」に定めるところによる。

第5 上限運賃の水準に関する特例

1. 参入事業者の上限運賃の水準

原則として、既存事業者と同一の制定形態による場合は、運賃の適用方法を含め当該上限運賃と同一とし、異なる制定形態による場合は、別表に定める方法により換算した上限運賃とする。

なお、換算に係る上限運賃の算出にあっては、比較対象する路線の範囲、推計方法等について合理的な説明が伴うものであるものとする。

また、前記の換算上限運賃による場合についても、道路運送法施行規則（以下「規則」という。）第8条第3項第4号の規定を適用し、原価計算書等の添付は不要とする。

2. 特定路線運賃

自社又は他社の路線と競合する場合に共通乗車等利用者の利便を図る観点から運賃調整が必要な場合、又は運賃設定上の不合理を調整する場合にあっては、自社の基準賃率等により算出される上限運賃額を上回る上限運賃額の設定を制度通

達第4. 1に定めるところにより特定路線運賃として認めることができるものとする。ただし、当該上限運賃額は、実施運賃額が常にこれと同額となる確定上限額として取り扱う。

なお、制度通達第4. 2に定めるところにより、設定地域において運行回数等のウェイト面で主として経営する事業者の路線（均一制、特殊区間制又は地帯制の場合に限る。）と競合（いわゆる面的に競合）するため、当該事業者の運賃額に同調して設定する路線の運賃（1. の場合を含む。）については、通常の上限運賃の取り扱いとし、特定路線運賃とはみなさないものとする。

3. 初乗運賃

概ね2キロメートルまでの近距離区間に適用する運賃は、運送原価の適正な負担等の観点から、制度通達第4. 3に定めるところにより基準賃率により算定される運賃を超えた定額の初乗運賃とすることができるものとする。

4. 割増運賃

制度通達第4. 4に定めるところにより一般バスで深夜早朝に運行する場合等については、自社の基準賃率により算出される上限運賃額を上回る運賃額を割増運賃として設定することを認めるものとする。

この場合においては、当該割増運賃の額が適用の対象となる輸送に係る上限運賃額とする。

第6 上限運賃の変更

1. 上限運賃の変更要否基準等

- (1) 第3 3. の上限運賃の設定地域等の単位ごとに、原価計算の基礎となる実績年度の適正利潤を含む収支率が100%以下の場合、又は、その翌年度の適正利潤を含む収支率が100%以下と推定される場合で、上限運賃の引き上げによらなければ収支改善が見込めない場合についてのみ、上限運賃の引き上げを認めるものとする。
- (2) 上限運賃と実施運賃の関係を明確化すること及び事務手続の簡素化のため、上限運賃の引き下げは、原価の低下等により超過利潤が生じている場合に限り随時認めるものとし、これ以外の運賃の引き下げは実施運賃の変更の届出により対応するものとする。
- (3) 一般バスについては、近接の事業者間で競合路線が多い場合、改定期の若干の相違により利用者の混乱や行政事務の煩雑化をまねくおそれがあることから、一定の地域ごとに運賃改定の申請時期が近接する事案は、一括して処理することとする。

2. 制定形態又は設定地域等の変更

変更を行う場合にあっては、次に掲げる場合を除き、当該変更の対象となっていない既存の上限運賃を含め包括的に運賃の水準を見直すものとする。

- (1) 当該変更に係る上限運賃のみを引き下げの場合（制定形態の変更で運賃の水準が変更前と比較して同一か又は引き下げとなる場合を含む。）（1. (2)による場合に限る。）
- (2) 地域協議会において運賃の水準に関する協議が整った路線に係るものである場合。

第7 その他

1. 現行運賃表（いわゆる三角表）の取扱い等

改正法附則第5条の規定により、認可を受けた若しくは届け出たとみなされる運賃等を引き続き適用しようとする場合は、現行運賃表の訂正等は求めないこととする。

この場合において、自社の基準賃率等により算出される額を下回る現行運賃については、第2 2. の規定に関わらず、自社の基準賃率等により算出される額を上限運賃額とみなし、この処理方針を適用するものとする。

2. 認可申請書

別紙3の様式による申請書により申請するものとする。

なお、規則第8条第4項の規定により、実施運賃を上限運賃と同じものにしようとする場合は、別紙4の様式による申請書により申請するものとする。

3. 上限運賃の設定及び変更の手続・内容の透明性の確保等

上限運賃の設定及び変更の手続・内容についての透明性を図るとともに、利用者等への情報提供による事業の一層の効率化を促進するため、運賃変更時ではもとより、運賃変更時以外にも必要な情報を提供する等情報の公開を促進する必要がある。このため、別紙5の一般乗合旅客自動車運送事業の情報提供ガイドラインにより情報提供を確実に実施することと

する。

4. サービス改善等の指導

上限運賃の設定及び変更の機会をとらえて、サービスの改善、安全運行の確保等について事業者に対し積極的に指導すること。

5. 実施時期等

本処理方針は、平成14年2月1日以降に処分するものから適用する。

(別紙1) 標準運賃ブロック

名 称	適 用 区 域	備 考
1 北海道	旭川陸運支局管内	
2 道東	帯広、釧路及び北見陸運支局管内	
3 札幌	札幌陸運支局管内	
4 道南	函館及び室蘭陸運支局管内	
5 青森	青森県	
6 岩手・宮城・福島	岩手県、宮城県及び福島県	
7 秋田	秋田県	
8 新潟・山形	新潟県及び山形県	
9 長野	長野県	
10 群馬・栃木	群馬県及び栃木県	
11 茨城	茨城県	
12 千葉	千葉県	
13 京浜	東京都特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市及び横浜市、川崎市	
14 武蔵・相模	東京都三多摩地区、埼玉県及び神奈川県	京浜ブロック及び山梨・静岡ブロックに属する地域を除く
15 山梨・静岡	山梨県・静岡県及び神奈川県西部	
16 東海	愛知県及び三重県	
17 岐阜	岐阜県	
18 北陸	福井県、石川県及び富山県	
19 滋賀	滋賀県	
20 京都	京都府	
21 大阪	大阪府	
22 兵庫	兵庫県	
23 奈良・和歌山	奈良県及び和歌山県	
24 岡山	岡山県	
25 広島	広島県	
26 山陰	鳥取県及び島根県	
27 山口	山口県	
28 香川・愛媛	香川県及び愛媛県	
29 徳島・高知	徳島県及び高知県	
30 福岡・佐賀	福岡県及び佐賀県	
31 長崎	長崎県	
32 大分	大分県	
33 熊本	熊本県	
34 宮崎・鹿児島	宮崎県及び鹿児島県	
35 沖縄	沖縄県	

◇事業者に対する行政処分等の基準（乗合バス事業）

一部改正 平成15年3月31日

北海道運輸局長

一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について

1. 通則

(1) 行政処分の種類は、軽微なものから順に、自動車その他の輸送施設の使用の停止（以下「自動車等の使用停止」という。）、事業の停止及び許可の取消しとする。

なお、これに至らないものは、軽微なものから順に、口頭注意、勧告、警告とする。

(2) 違反及び同一違反事項の再違反（処分等を受けたものが、当該処分等を受けた日から3年以内に同一営業所において更に同一の事項に違反した場合をいう。）並びに再々違反以上の累違反については、原則として、別表「一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準表（以下「処分基準表」という。）」による処分等を行うものとする。ただし、旅客自動車運送事業運輸規則第38条第1項の運転者に対する指導監督義務に係る違反（以下「指導監督義務違反」という。）のうち、一定の事項の違反及び再違反の取扱いについては、処分基準表に定めるところによるものとする。

(3) 処分基準表に再々違反以上の累違反の基準がない違反事目については、違反の態様に従い再違反の場合における処分等よりも重い処分等を行うことができるものとする。

(4) 輸送の安全確保に関する違反により重大な事故を引き起こした場合には、処分基準表の再違反の基準を適用する（ただし、再違反の場合は(3)を適用する）とともに、被害者数に応じ、2倍を上回らない範囲内で加重するものとする。

(5) 違反（輸送の安全確保に関する違反により重大な事故を引き起こした場合における当該事故を含む。）の内容が次に掲げる場合は、(2)～(4)の基準による処分等を(ア)については加重、(イ)については軽減することができる。

(ア) 悪質と認められる場合

(a) 違反事実若しくはこれを証するものを隠滅し、又は隠滅すると疑うに足りる相当の理由が認められる場合

(b) 違反事実又はこれに伴い引き起こした事故が社会的影響のある事項である場合

(イ) 軽微と認められる場合

当該違反行為を防止するために相当の注意及び監督が尽くされたことの証明があった場合

ただし、加重は原則として(2)～(4)の基準による処分日車数の2倍を上回らないもの（(2)～(4)の基準による処分等が警告である場合は10日車の自動車等の使用停止）とし、軽減は(2)～(4)の基準による処分日車数の2分の1を下回らないもの（(2)～(4)の基準による処分等が10日車の自動車等の使用停止である場合及び20日車の自動車等の使用停止であって相当の理由がある場合は警告。20日車を超える自動車等の使用停止処分を受けるべき違反について、初犯で、かつ、違反事実が確認される前に事業者自らが是正していた場合であって特段の理由があるときは10日車の自動車等の使用停止）とする。

(6) 指導監督義務違反のうち、都道府県公安委員会からあった道路交通法の規定に基づく通知等（重大な事故、過労運転、飲酒運転、薬物使用運転、無免許運転及びひき逃げに係るものを除く。3.(2)において同じ。）があった場合の処分等の取扱いは(3)～(5)にかかわらず処分基準表に定めるところによるものとする。

(7) 北海道運輸局に「北海道運輸局自動車運送事業等関係行政処分審査委員会」を設け、必要に応じて、処分基準表に違反行為の事項がない場合、違反に対して加重又は軽減する場合等について、同審査委員会の議に付して処分等を行うものとする。

2. 法令違反に係る点数制度

(1) 1.により法第40条の規定による自動車等の使用停止を行うべき違反行為を行った一般乗合旅客自動車運送事業者には、3.(2)による処分日車数10日車までごとに1点とする違反点数を付すものとする。

(2) 法第4条第1項の規定に違反して無許可経営をし、事業の停止処分を受けた事業者には51点の違反点数を付すものとする。

(3) (1)及び(2)により事業者が付された違反点数（以下単に「違反点数」という。）は、事業者単位で累計し、主たる事務所を管轄する北海道運輸局等において管理を行うものとする。

(4) 違反点数の累計期間は3年間とし、行政処分を行った日から3年を経過する日をもって当該違反点数は消滅するものとする。

(5) 一般乗合旅客自動車運送事業者たる法人の分割があったときは、分割により一般乗合旅客自動車運送事業を承継した

法人は、分割前の法人の違反点数をそれぞれ承継するものとする。

- (6) 一般乗合旅客自動車運送事業の一部の譲渡があったときは、譲渡人及び譲受人のそれぞれが譲渡人の違反点数を承継するものとする。

3. 自動車等の使用停止処分

- (1) 自動車等の使用停止処分は、原則として営業所単位に当該違反行為に係る事業用自動車（違反行為に係る事業用自動車のない場合は当該営業所に所属する事業用自動車（営業所に所属する事業用自動車のない場合は、事業者に所属する事業用自動車））について6月以内の期間を定めて使用の停止を行うものとする。
- (2) 各違反事項の処分日車数は、1.(2)~(6)に基づいて決定するものとする。
ただし、2以上の違反（指導監督義務違反のうち、都道府県公安委員会からあった道路交通法の規定に基づく通知等に係るものを除く。）がある場合は、次の(ア)及び(イ)により算出された処分日車数を合算したものとする。
- (ア) 指導監督義務違反のうち、その最も重い違反の処分日車数にその他の違反の処分日車数の2分の1をそれぞれ加える。
- (イ) (ア)以外の違反のうち、その最も重い違反の処分日車数にその他の違反の処分日車数の2分の1をそれぞれ加える。
- (3) 処分日車数における処分車両数及び処分期間の決定は、処分権者において行うこととする。
- (4) (1)の処分を行うときは、法第41条第1項の規定に基づく当該事業用自動車の自動車検査証の返納及び自動車登録番号標の領置の命令を併せて行うものとする。
- (5) 営業所単位で自動車等の使用停止処分をしようとする場合であって、違反点数の累計が20点を超えたときは、事業者を北海道運輸局等に呼び出して事業の改善について指導するとともに、その改善状況について処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。

4. 事業の停止処分

- (1) 事業の停止処分は、次のいずれかに該当することとなった場合に、原則として、当該違反行為に係る営業所に対して、6月以内の期間を定めて行うものとする。
- (ア) 違反点数の累計が50点を超えた場合
- (イ) 法第4条第1項の規定に違反して無許可経営をした場合
- (2) (1)(ア)の場合における処分期間は、3.(2)による処分日車数を当該営業所に所属する事業用自動車数で除した日数とする。この場合において、1日未満の端数は1日に切り上げるものとする。
また、(1)(イ)の場合における処分期間は、処分基準表に定める日数とする。
- (3) (1)の処分を行うときは、法第41条第1項の規定に基づく当該事業用自動車の自動車検査証の返納及び自動車登録番号標の領置の命令を併せて行うとともに、事業者を北海道運輸局等に呼び出して事業の改善について指導するとともに、その改善状況について処分の日から3月以内に報告を行うよう措置するものとする。

5. 許可の取消し処分

許可の取消し処分は、次に掲げる場合のいずれかに該当することとなったときに行うものとする。

- (1) 違反点数の累計が80点を超えた場合
- (2) 自動車等の使用停止の命令若しくは事業の停止の命令又は法第41条第1項に規定する自動車検査証の返納の命令若しくは自動車登録番号標の領置の命令に違反した場合
- (3) 法第4条第1項又は法第43条第1項の規定に違反して無許可経営をして行政処分を受けた事業者が当該行政処分を受けた日から3年以内に更に法第4条第1項又は法第43条第1項に違反した場合
- (4) 法に定める以下の命令に従わず行政処分を受けた事業者が当該行政処分を受けた日から3年以内に同じ命令を受け、かつ、当該命令等に従わなかった場合
- 法第9条第5項に規定する運賃又は料金の変更の命令
 - 法第16条第2項に規定する事業計画に従い業務を行うべき命令
 - 法第19条の2に規定する協定の変更命令
 - 法第23条の5第4項に規定する運行管理者に必要な権限を与えるべき命令
 - 法第28条第2項に規定する輸送の安全確保の命令又は旅客の利便確保の命令
 - 法第30条第4項に規定する公衆の利便を阻害する行為等の停止の命令
 - 法第31条に規定する事業改善の命令
 - 法第84条第1項に規定する運送に関する命令
- (5) 法第33条第1項又は第2項の規定に違反して名義を利用させ、又は事業の貸渡し等をし、かつ、反復・計画的なもの

と認められて行政処分を受けた事業者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に更に当該違反をした場合

- (6) 法第94条第3項の規定に違反して検査の拒否等をして行政処分を受けた事業者が、当該行政処分を受けた日から3年以内に更に当該違反をした場合
- (7) 法第7条第1号、第3号又は第4号（事業者が当該役員の退任を求めた勧告に従わない場合に限る。）に該当することとなった場合。

附 則

5.(4)の「法に定める以下の命令」には、平成17年1月31日までの間に行われた道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律附則第6条に基づく改正前の道路運送法第23条第3項の規定の例により行われる運行管理者の解任の命令を含むものとする。

附 則（平成14年7月4日改正）

改正後の基準による行政処分等は、平成14年7月1日以降に違反事実を確認したものから適用することとし、平成14年6月30日以前に違反事実を確認したものについては従前の基準により行政処分等を行うものとする。

附 則（平成15年3月31日改正）

改正後の基準による行政処分等は、平成15年4月1日以降に発生した違反事実から適用することとし、平成15年3月31日以前に発生した違反事実については従前の基準により行政処分等を行うものとする。

〔別 表〕○一般乗合旅客自動車運送事業者に対する行政処分等の基準表

適用条項	違反行為 事 項	基 準	
		初 犯	再 違 反
運送法第4条第1項	無許可経営	30日の事業の停止	許可の取消し
運送法第9条第1項	運賃料金上限認可、運賃料金上限変更認可違反	20日車	40日車
運送法第9条第3項	上限認可範囲内運賃等事前届出、運賃等変更事前届出違反	20日車	40日車
運送法第9条第4項	料金事前届出、料金変更事前届出違反	20日車	40日車
運送法第9条第5項	運賃料金の変更命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第10条	運賃又は料金の割戻しの禁止違反	20日車	40日車
運送法第11条第1項	運送約款の認可、運送約款の変更認可違反	20日車	40日車
運送法第12条第1項	運賃料金、運送約款の揭示義務違反	警告	10日車
運送法第12条第2項	運行系統、運行回数等の揭示義務違反	警告	10日車
運送法第12条第3項	運賃料金、運送約款等の変更揭示義務違反	警告	10日車
運送法第13条	運送引受義務違反	30日車	90日車
運送法第14条	運送の順序違反	10日車	20日車
運送法第15条第1項	事業計画の変更認可違反 ①路線 ②車庫の位置及び収容能力 ③①、②以外	20日車 20日車 10日車	40日車 40日車 20日車
運送法第15条第3項	事業計画の事前変更届出違反各営業所に配置する事業用自動車の数 ①臨時・偶発的なものと認められるもの ②反復・計画的なものと認められるもの	警告 10日車	10日車 20日車
運送法第15条第4項	軽微事項に係る事業計画の事後変更届出違反 ①停留所の位置及び停留所間のキロ程 ②①以外	10日車 警告	20日車 10日車

運送法第15条の2第1項	路線の休廃止に係る事業計画事前変更届出違反	20日車	40日車
運送法第15条の2第5項	路線の休廃止に係る事業計画変更の日の繰り上げ事前届出違反	20日車	40日車
運送法第15条の2第6項	路線の休廃止に係る事業計画変更揭示義務違反	警告	10日車
運送法第15条の3第1～2項	運行計画の設定(変更)事前届出違反 ①運行系統 i 臨時・偶発的なものと認められるもの ii 反復・計画的なものと認められるもの ②運行系統ごとに地方運輸局長が指定する時間帯ごとの運行回数並びに始終発の時刻(指定回数以下は運行時刻) i 臨時・偶発的なものと認められるもの ii 反復・計画的なものと認められるもの ③運輸をする期間 i 臨時・偶発的なものと認められるもの ii 反復・計画的なものと認められるもの	10日車 20日車 10日車 20日車 10日車 20日車	20日車 40日車 20日車 40日車 20日車 40日車
運送法第15条の3第3項	軽微事項に係る運行計画変更の事後届出違反 ①変更後の運行回数が当該系統について指定範囲内の回数となる運行回数の変更 ②系統ごとの始終発時刻 ③変更後においても運行回数が当該系統について指定する回数以下となる系統ごとの運行時刻	10日車 10日車 10日車	20日車 20日車 20日車
運送法第16条第1項	事業計画に定める業務の確保違反	運送法第15条第1項、第3～4項の処分基準を適用する。	
運送法第16条第2項	事業計画に定める業務の確保命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第19条第1項	無認可の共同経営に関する協定の締結、協定内容の無認可変更	10日車	20日車
運送法第19条の2	協定の変更命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第22条	事故の未届出、虚偽届出 1. 事故報告規則第2条第2号の事故であって、運転者に起因するもの(いわゆる第一当事者となったもの) ①1件 ②2件以上 2. 事故報告規則第2条第1号、第3号～第7号の事故であって、運転者に起因するもの(いわゆる第一当事者となったもの) ①1件 ②2件以上	20日車 40日車 10日車 20日車	40日車 80日車 20日車 40日車
運送法第23条第1項	運行管理者の選任、要件違反 ①運行管理者数の不足 ②運行管理者選任なし	20日車 40日車	60日車 120日車
運送法第23条第3項	運行管理者の選任解任届出違反 ①解任届に係るもの ②選任届に係るもの ③虚偽の届出に係るもの	10日車 10日車 40日車	30日車 30日車 120日車
運送法第23条の5第2項	運行管理者に対する権限付与違反	10日車	30日車
運送法第23条の5第3項	運行管理者の助言の未尊重、指導への不服従	警告	20日車
運送法第23条の5第4項	運行管理者に対する権限付与命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第24条第1項	従業員の制服着用等違反 未着用等50%以上	警告	10日車
運送法第25条	運転者の制限違反	80日車	240日車
運送法第26条	小児の無賃運送違反	20日車	40日車
運送法第28条第2項	輸送安全確保命令又は旅客の利便確保命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第30条第1項	不当な運送条件の要求等公衆の利便の阻害	10日車	20日車

運送法第30条第2項	事業の健全な発達を阻害する競争 ①営業類似違法行為を行う自家用自動車の利用 i 臨時・偶発的なものと認められるもの ii 反復・計画的なものと認められるもの ②運賃料金の適正收受違反等その他	20日×違反車両数 40日×違反車両数 警告	40日×違反車両数 80日×違反車両数 10日車
運送法第30条第3項	特定の旅客に対する不当な差別的扱い	警告	10日車
運送法第30条第4項	公衆の利便を阻害する行為等の停止又は変更命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第31条	事業の改善命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第33条第1項、第2項	名義貸し、事業の貸渡し ①臨時・偶発的なものと認められるもの ②反復・計画的なものと認められるもの	30日×違反車両数 60日×違反車両数	60日×違反車両数 許可の取消し
運送法第35条第1項	無許可の事業の管理の受委託	60日車	180日車
運送法第36条第1項、第2項	事業の無認可譲渡譲受、法人の無認可合併分割	20日車	40日車
運送法第37条第1項	無認可の事業の相続	10日車	20日車
運送法第38条第2項	事業の休廃止の無届、虚偽届	20日車	40日車
運送法第38条第3項（第15条の2第5項準用）	事業の休廃止に係る休廃止の日の繰り上げ事前届出違反	20日車	40日車
運送法第38条第4項	事業の休止、廃止の揭示義務違反	警告	10日車
運送法第41条第3項	封印の取付け義務違反	10日車	20日車
運送法第43条第1項	無許可経営	30日の事業の停止	許可の取消し
運送法第82条第2項	荷主への不当な運送条件の要求等公衆の利便の阻害	10日車	20日車
運送法第84条第1項	運送命令違反	60日車	許可の取消し
運送法第86条第1項	許可等の条件又は期限違反	30日車	60日車
運送法第94条第1項	報告義務違反、虚偽の報告	10日車	20日車
運送法第94条第3項	検査拒否、虚偽の陳述	60日車	許可の取消し
運送法第95条	自動車に関する表示義務違反 ①表示なし20%以上50%未満 ②表示なし50%以上	警告 10日車	10日車 20日車
施行規則第66条第1項	届出義務違反 第1号 運輸開始の届出 第2号 事業の譲渡譲受、法人の合併・分割終了の届出 第4号 休止事業の再開の届出 第5号 命令を実施した届出 第6号 休憩、仮眠又は睡眠のための施設の変更届出 第7号 氏名若しくは名称又は住所の変更届出 第8号 法人の役員、社員又は定款、寄付行為の変更届出	勧告 勧告 勧告 警告 勧告 勧告 勧告	10日車 10日車 10日車 20日車 10日車 10日車 10日車
運輸規則第2条第2項	一般準則（公平かつ懇切な取扱い）違反	警告	10日車
運輸規則第2条第3項	一般準則（職務遂行の指導）違反	警告	10日車
運輸規則第3条第1項	苦情申出者に対する弁明義務違反	警告	10日車
運輸規則第3条第2項	苦情処理の記録、保存義務違反 記録 ①記録なし5件以下 ②記録なし6件以上15件以下 ③記録なし16件以上 記録の改ざん ①記録改ざん5件以内 ②記録改ざん6件以上 記録の保存 ①保存なし5件以下 ②保存なし6件以上15件以下 ③保存なし16件以上	警告 10日車 20日車 10日車 20日車 警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車 30日車 60日車 20日車 30日車 60日車
運輸規則第6条	営業所又は停留所への揭示事項変更の揭示義務違反	警告	10日車

運輸規則第7条第1項	事業及び路線の休廃止の揭示義務違反	警告	10日車
運輸規則第8条	乗車券の発行及び記載事項違反 ①未記載率20%未満 ②未記載率20%以上50%未満 ③未記載率50%以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第9条第1項	運賃の払戻し義務違反 ①未払い戻し5件以下 ②未払い戻し6件以上15件以下 ③未払い戻し16件以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第9条第2項	無効乗車券の引換又は運賃払戻しの公示義務違反 ①未交換・未公示5件以下 ②未交換・未公示6件以上15件以下 ③未引換・未公示16件以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第9条第3項	運送中絶の際の取扱い義務違反 ①証票未発行・定期券未払い戻し5件以下 ②証票未発行・定期券未払い戻し6件以上15件以下 ③証票未発行・定期券未払い戻し16件以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第11条	荷物切符の交付、荷物切符の引き渡し義務違反 ①未交付・未記載・未引渡率20%未満 ②未交付・未記載・未引渡率20%以上50%未満 ③未交付・未記載・未引渡率50%以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第12条	早発の禁止違反 ①早発20%未満 ②早発20%以上50%未満 ③早発50%以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第14条第1項	危険物の輸送制限違反	10日車	30日車
運輸規則第15条	車掌の乗務義務違反	勧告	10日車
運輸規則第16条	遅延の揭示義務違反 ①未揭示5件以下 ②未揭示6件以上15件以下 ③未揭示16件以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第17条	事故に関する揭示義務違反 ①未揭示5件以下 ②未揭示6件以上15件以下 ③未揭示16件以上	口頭注意 勧告 警告	勧告 警告 10日車
運輸規則第18条第1項	事故の場合の旅客に対する措置義務違反	警告	20日車
運輸規則第18条第2項	事故の場合の貨物に対する措置義務違反	勧告	10日車
運輸規則第19条	事故の場合の死傷者の措置義務違反	60日車	180日車
運輸規則第20条	異常気象時における措置義務違反	警告	20日車
運輸規則第21条第1項	国土交通大臣告示等（勤務時間、乗務時間）の設定違反 ①設定不適切20%未満 ②設定不適切20%以上50%未満 ③設定不適切50%以上 国土交通大臣告示等の遵守違反 ①各事項の未遵守計5件以下 ②各事項の未遵守計6件以上15件以下 ③各事項の未遵守計16件以上30件以下 ④各事項の未遵守計31件以上	警告 20日車 30日車 警告 20日車 30日車 40日車	20日車 60日車 90日車 20日車 60日車 90日車 120日車
運輸規則第21条第2項	休憩、睡眠、仮眠施設の整備、管理等義務違反 ①未整備 ②管理、保守不適切	60日車 警告	180日車 20日車
運輸規則第21条第3項	健康状態の把握義務違反 ①把握不適切20%未満 ②把握不適切20%以上50%未満 ③把握不適切50%以上 疾病、疲労、飲酒等による乗務	警告 10日車 20日車 80日車	20日車 30日車 60日車 240日車
運輸規則第21条第4項	交替運転者の配置義務違反 ①未配置5件以下 ②未配置6件以上15件以下 ③未配置16件以上	警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車

運輸規則第24条第1～2項	点呼の実施義務違反 ①未実施率20%未満 ②未実施率20%以上50%未満 ③未実施率50%以上	警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車
運輸規則第24条第3項	点呼の記録義務違反 記録 ①記録なし率20%未満 ②記録なし率20%以上50%未満 ③記録なし率50%以上 記録の改ざん ①5件以下 ②6件以上 記録の保存 ①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上	警告 10日車 20日車 10日車 20日車 警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車 30日車 60日車 20日車 30日車 60日車
運輸規則第25条第1項、第3項	乗務等の記録義務違反 記録 ①記録なし5件以下 ②記録なし6件以上15件以下 ③記録なし16件以上 記録事項の不備 ①15件以下 ②16件以上 記録の改ざん ①5件以下 ②6件以上 記録の保存 ①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上	警告 10日車 20日車 警告 10日車 10日車 20日車 警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車 警告 20日車 30日車 60日車 20日車 30日車 60日車
運輸規則第26条第1項	運行記録計による記録義務違反 記録 ①記録なし5件以下 ②記録なし6件以上15件以下 ③記録なし16件以上 記録の改ざん ①5件以下 ②6件以上 記録の保存 ①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上	警告 10日車 20日車 10日車 20日車 警告 10日車 20日車	20日車 30日車 60日車 30日車 60日車 20日車 30日車 60日車
運輸規則第26条の2	事故の記録義務違反 記録 ①記録なし2件以下 ②記録なし3件以上 記録事項の不備 ①2件以下 ②3件以上 記録の保存 ①記録保存なし2件以下 ②記録保存なし3件以上	警告 20日車 警告 10日車 警告 20日車	20日車 60日車 警告 20日車 20日車 60日車
運輸規則第27条第1項	運転基準図の作成、運転者への指導義務違反 作成 ①作成なし率全系統の20%未満 ②作成なし率全系統の20%以上50%未満 ③作成なし率全系統の50%以上 営業所への備付け ①営業所備付けなし率全系統の20%未満 ②営業所備付けなし率全系統の20%以上50%未満 ③営業所備付けなし率全系統の50%以上 記載事項の不備 ①5件以下 ②6件以上15件以下 ③16件以上 運転者への指導 ①一部未実施 ②大部分未実施	警告 10日車 20日車 警告 10日車 20日車 警告 10日車 20日車 警告 20日車	20日車 30日車 60日車 20日車 30日車 60日車 10日車 20日車 40日車 20日車 60日車

運輸規則第27条第2項	運行表の作成、運転者の携行義務違反 作成 ①作成なし率全系統の20%未満 ②作成なし率全系統の20%以上50%未満 ③作成なし率全系統の50%以上 運行表の携行 ①携行なし率全運行の20%未満 ②携行なし率全運行の20%以上50%未満 ③携行なし率全運行の50%以上 記載事項の不備 ①所定記載事項不備5件以下 ②所定記載事項不備6件以上15件以下 ③所定記載事項不備16件以上	警告	20日車			
		10日車	30日車			
		20日車	60日車			
運輸規則第35条	運転者の選任に関する義務違反 ①常時選任運転者の不足が少数の場合(車両数の20%未満) ②それ以上の場合(車両数の20%以上)	警告	20日車			
		10日車	30日車			
		20日車	60日車			
運輸規則第36条第1項	日雇い運転者等の選任禁止違反 ①選任5名以下 ②選任6名以上15名以下 ③選任16名以上	警告	20日車			
		10日車	30日車			
		20日車	60日車			
運輸規則第37条第1項	乗務員台帳の作成、備付け義務違反 作成 ①作成なし率20%未満 ②作成なし率20%以上50%未満 ③作成なし率50%以上 記載事項等の不備 ①15件以下 ②16件以上	警告	20日車			
		10日車	30日車			
		20日車	60日車			
運輸規則第37条第2項	乗務員台帳の保存義務違反 ①記録保存なし率20%未満 ②記録保存なし率20%以上50%未満 ③記録保存なし率50%以上	警告	10日車			
		10日車	20日車			
		10日車	30日車			
運輸規則第38条第1項	国土交通大臣告示による運転者に対する指導監督義務違反 1 「2」～「10」以外の違反 ①一部不適切(自動車事故報告規則第2条第2号に規定する事故及びこれに準ずる事故を引き起こした場合) ②一部分不適切(①以外の場合) ③大部分不適切(自動車事故報告規則第2条第2号に規定する事故及びこれに準ずる事故を引き起こした場合) ④大部分不適切(③以外の場合) 2 最高速度違反 ①30km/h以上オーバー50%未満 ②30km/h以上オーバー50%以上 3 信号無視、一時停止違反により事故を惹起若しくは青信号の横断歩道上の歩行者との事故を惹起 4 居眠り運転により事故を惹起 5 飲酒運転(酒酔い、酒気帯び) 6 薬物使用運転 7 無免許運転 8 ひき逃げ(「1」及び「3」～「8」は道路交通法第108条の34に基づく通知があった場合を含む。)			初回	2回目	3回目以上
				20日車	60日車	120日
		警告	20日車			
				初回	2回目以上	
				60日車	180日車	
		20日車	60日車			
		10日車	30日車			
		20日車	60日車			
		40日車	120日車			
		60日車	180日車			
60日車	180日車					
60日車	180日車					
60日車	180日車					
60日車	180日車					
60日車	180日車					

		警告		
		初回	2回目	3回目以上
	9 最高速度違反行為に係る公安委員会からの通知等に係るもの〔「最高速度違反行為に係る旅客自動車運送事業者に対する処分等の取扱いについて」(平成10年6月22日付け自旅第102号、自環第131号)に定めるところによる。〕	20日車	60日車	180日車
	10 駐停車違反、放置行為等上記「5」～「9」以外の運転者の道路交通法違反(過労運転を除く。)に係る公安委員会からの通知等に係るもの〔別紙〕	初回・2回目以上 10日車		
運輸規則第38条第2項	国土交通大臣告示による運転者に対する特別な指導及び適性診断受診義務違反 ア死亡事故等惹起運転者 ①特別な指導の未実施 ②運転適性診断のみ受診 イ初任運転者 ①特別な指導の未実施 未実施率50%未満 未実施率50%以上 ②運転適性診断の未受診 未実施率50%未満 未実施率50%以上 ウ高齢運転者 ①特別な指導の未実施 未実施率50%未満 未実施率50%以上 ②運転適性診断の未受診 未実施率50%未満 未実施率50%以上	20日車 20日車 警告 10日車 警告 10日車 警告 10日車 警告 10日車	60日車 60日車 20日車 30日車 20日車 30日車 20日車 30日車 20日車 30日車	
運輸規則第38条第6項	車掌に対する指導監督義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	警告 10日車	20日車 30日車	
運輸規則第38条第7項	非常用信号用具等取扱指導義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車	
運輸規則第41条	乗務員服務規律制定義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切 ③未制定	口頭注意 勧告 警告	警告 10日車 20日車	
運輸規則第42条第1項	事業用自動車内の運転者氏名等揭示義務違反 ①未実施率20%未満 ②未実施率20%以上50%未満 ③未実施率50%以上	勧告 警告 10日車	警告 10日車 20日車	
運輸規則第42条第2項	物品の持込制限及び禁止行為に関する事項の揭示義務違反 ①未実施率50%未満 ②未実施率50%以上	口頭注意 勧告	警告 10日車	
運輸規則第42条第3項	禁煙表示の揭示義務違反 ①未実施率50%未満 ②未実施率50%以上	口頭注意 勧告	警告 10日車	
運輸規則第42条第4項	停留所の名称の揭示義務違反 ①未実施率50%未満 ②未実施率50%以上	口頭注意 勧告	警告 10日車	
運輸規則第43条第1項	応急用器具等の備付義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車	
運輸規則第43条第2項	非常用信号用具の備付義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車	
運輸規則第44条	車両の清潔保持義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	口頭注意 勧告	警告 10日車	

運輸規則第45条各号列記以外の部分 (車両法第40～43条、第47条)	点検整備関係義務違反 整備不良車両 ①偶発的、突発的なもの ②摩耗及び劣化によるもの(適切な整備を怠ったもの) ③不正改造のもの ④NOx・PM法不適合車両を使用	警告 3日×違反車両数 10日×違反車両数 5日×違反車両数	20日車 5日×違反車両数 20日×違反車両数 10日×違反車両数
(車両法第47条の2)	日常点検の未実施(1台の車両の1ヶ月の未実施回数) ①未実施回数5回以下 ②未実施回数6回以上14回以下 ③未実施回数15回以上	口頭注意 勧告 警告	警告 警告 5日×違反車両数
(車両法第50条第1項、第51条)	整備管理者の選任違反 ①無資格選任 ②選任なし	40日車 40日車	120日車 120日車
(車両法第50条第2項)	整備管理者に対する権限付与義務違反	10日車	30日車
(車両法第52条)	整備管理者選任(解任)の未届出、虚偽届出 ①未届出 ②虚偽届出	10日車 40日車	30日車 120日車
(車両法第53条)	整備管理者の解任命令違反	40日車	120日車
(車両法第58条第1項)	無車検運行	60日×違反車両数	180日×違反車両数
運輸規則第45条第1号 (車両法第48条)	定期点検整備等の未実施 (1台の車両の1年間の未実施回数) ①未実施2回以下 ②未実施3回 ③未実施4回以上(12ヶ月点検を含め)	警告 3日×違反車両数 5日×違反車両数	3日×違反車両数 5日×違反車両数 10日×違反車両数
運輸規則第45条第2号 (車両法第49条)	定期点検整備等記録簿の記載義務違反等 記載(1台の1年間の定期点検を対象とし、1回につき1枚の記載簿) ①未記載・記載不適切3枚以下 ②未記載・記載不適切4枚以上 記録の改ざん ①改ざん3枚以下 ②改ざん4枚以上 記録の保存 ①保存なし3枚以下 ②保存なし4枚以上	警告 3日×違反車両数 3日×違反車両数 5日×違反車両数 警告 3日×違反車両数	3日×違反車両数 5日×違反車両数 5日×違反車両数 10日×違反車両数 3日×違反車両数 5日×違反車両数
運輸規則第46条	整備管理者の研修受講義務違反 ①1回未受講 ②2回以上未受講	警告 10日車	20日車 30日車
運輸規則第47条	点検等のための施設の不備	警告	10日車
運輸規則第48条の2第1項	運行管理規程の制定義務違反 ①不適切項目数5件以下 ②不適切項目数6件以上15件以下 ③不適切項目数16件以上 ④未制定	警告 10日車 20日車 30日車	20日車 30日車 60日車 90日車
運輸規則第48条の3	運行管理者の指導監督義務違反 ①一部不適切 ②大部分不適切	10日車 20日車	30日車 60日車
運輸規則第48条の4第1項	死亡事故等に責任のある運行管理者及び統括運行管理者の研修受講義務違反 ①1回未受講 ②2回以上未受講 運行管理者の研修受講義務違反 ①1回未受講 ②2回以上未受講	20日車 30日車 警告 10日車	60日車 90日車 20日車 30日車

注1. 1.(2)の「一定の事項の違反及び再違反の取扱い」とは、運輸規則第38条第1項のうち、「1」～「8」の違反事項について一度に複数の違反事項が確認された場合はそれぞれの違反事項を適用するものとし、また「1」～「8」のいずれかの違反事項で処分等を受けた者が処分等を受けた日から3年以内に同一営業所において更に「1」～「8」の違反事項に違反した場合は当該違反事項について再違反の基準を適用するものとする。

2. 改正前の道路運送法第23条第1項及び第23条第3項については、平成17年1月31日まで経過措置で従前の例により適用される場合があることから、経過措置期間中のこれらの規定の違反にあっては、以下のとおりの処分基準を適用するものとする。

違 反 行 為		基 準	
適 用 条 項	事 項	初 犯	再 違 反
改正前の運送法第23条第1項 (経過期間中)	運行管理者の選任義務、要件違反 ①要件非該当者の一部選任 ②要件非該当者の選任、運行管理者の選任なし	20日車 40日車	60日車 120日車
改正前の運送法第23条第3項 (経過期間中)	運行管理者の解任命令違反	60日車	許可の取消し

【別紙】

一般乗合旅客自動車運送事業用自動車の駐停車違反及び放置行為 その他の道路交通法上の違反に係る行政処分等の基準について

1. 適用条項

道路運送法第28条第1項の規定に基づく旅客自動車運送事業運輸規則第38条

2. 行政処分等の対象

以下の(イ)、(ロ)を除く駐停車違反、放置行為その他の道路交通法上の違反について、公安委員会から次の(a)~(c)に掲げる道路交通法の規定に基づく通知等があった事業者を対象とする。

(イ) 無免許運転、過労等運転、飲酒運転、ひき逃げ

(ロ) 最高速度違反

(a) 第51条の4の規定による指示が行われた旨の通知があった事業者

(b) 第75条第3項の規定により意見聴取があった事業者

(c) 第108条の34の規定により通知があった事業者

3. 処分の量定

10日車の自動車等の使用停止処分とする。

4. 処分等の基準の適用

① 公安委員会から2.の規定に基づく通知等があった場合には、その違反の事実があった日から過去1年以内において、次の②による道路交通法違反を理由とした処分又は文書による警告を行っていない事業者の営業所の場合にあっては、文書による警告を行うものとする。また、2.(a)の規定に基づく通知又は(b)の規定に基づく意見聴取がない場合であって、2.(c)の規定のみに基づく通知の場合にあっては、過去1年以内において、同一営業所に係る当該通知件数が3件（「駐停車違反」、「放置行為」、「その他」の区分ごととする。）に達した場合に文書による警告

② 2.を理由とした文書による警告又は本基準の適用により自動車等の使用停止処分を行った日の翌日から起算して1年以内に、同一営業所の車両の2.による通知件数の総和が、過去1年以内において10件（「駐停車違反」、「放置行為」、「その他」の区分ごととする。）に達した場合には、3.による処分を行うものとする。ただし、当該営業所に100台以上の旅客運送事業用自動車（一般乗合旅客自動車運送事業における予備車両を除く。）が存する場合にあっては、通知件数がその配置車両数の10%に相当する件数に達した場合とする。

なお、本基準の適用により処分等を行った以前に受理された通知等に係る違反件数は加算しないものとする。

③ 放置行為で道路交通法上の指示の通知又は車両の使用制限処分の意見聴取があった場合、道路運送法の放置行為による車両停止処分の基準の適用に当たっては、当該車両の使用制限処分は道路運送法の車両停止処分とみなすものとする。

◇旅客自動車運送事業の監査方針（乗合・貸切バス事業）

改正 平成15年3月31日
北海道運輸局長

旅客自動車運送事業の監査方針について

1. 監査等の種類

(1) 特別監査

第一当事者と推定される死亡事故及び酒酔い運転者等の悪質違反を伴う事故などで社会的影響の大きい事故又は悪質違反を引き起こした事業者等に対し、全般的な法令遵守状況について行う監査

(2) 重点監査

事故、苦情又は都道府県公安委員会等からの通報等により、法令違反の多いと疑いがある事業者等に対し、重点事項を定めて行う監査

(3) 呼び出し監査

上記(1)、(2)以外において、都道府県公安委員会等からの通報等により、違法性があり、監査を必要とする場合に事業者を呼び出して行う監査

(4) 呼び出し指導

法令違反のみられない事業者について呼び出し方式で行う法令遵守に関する指導

2. 監査の実施

(1) 監査の実施に当たっては、北海道運輸局の自動車交通部、自動車技術安全部及び各運輸支局が連携して効率的・効果的な実施を図るものとする。

(2) 監査の重点事項については、事業計画の遵守状況、運賃・料金の収受状況、運行管理の実施状況及び点検整備の実施状況を核として、別途定めるところによる。

附 則（平成15年3月31日 北自旅一第722号、北自旅二第463号、北自監第316号、北技安第536号 改正）
改正後の、通達は平成15年4月1日より適用するものとする。

◇交通バリアフリー法(高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律)の概要

平成12年 5月17日公布

11月15日施行

1 法律の趣旨

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

- ① 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進する。
- ② 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する。

2 法律の基本的な仕組み

① 基本方針の作成

主務大臣が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成する。

② 交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務

交通事業者に対し、駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルを新しく建設する場合、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などを新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準）」への適合を義務づける。

③ 市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

ア. 市町村による基本構想の作成

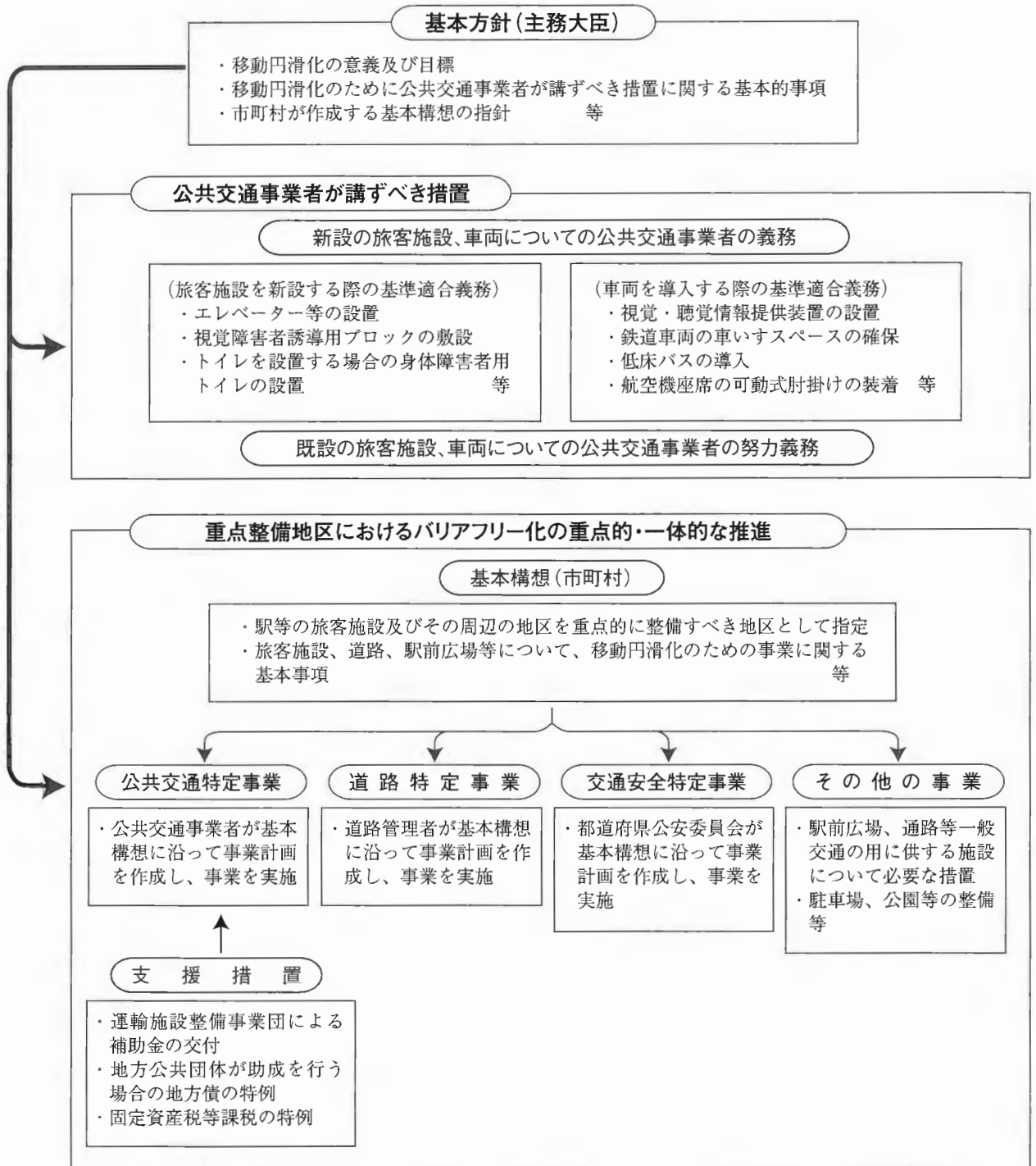
市町村は、基本方針に基づき、一定規模の駅などの旅客施設（「特定旅客施設（注）」）を中心とした地区（「重点整備地区」）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができる。

イ. 基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施する。

④ バリアフリー化に関する情報の提供

安心して公共交通機関を利用していただけるよう、駅施設などのバリアフリー化の状況についての情報を提供する。



▲交通バリアフリー法の仕組み

(注) 市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次のいずれかの条件をみたす旅客施設である。

ア. 1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。

イ. 当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数がア.の旅客施設と同程度と認められる旅客施設。

ウ. その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる施設。

交通バリアフリー法に基づく基本方針

公共交通機関のバリアフリー化を総合的かつ計画的に推進するため、国においてバリアフリー化の目標等を定めるものである。

1 バリアフリー化の意義及び目標に関する事項

(1) バリアフリー化の意義

- ・高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会を実現すること。
- ・すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進。
- ・移動円滑化を進めるに当たっては、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要。

(2) バリアフリー化の目標

・旅客施設

2010年までに、1日当たりの平均的な利用者の数が5,000人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナルについて、

- ①段差の解消
- ②視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ③身体障害者用のトイレの設置

等のバリアフリー化を実施する。

・車両等

2010年までに、以下のバリアフリー化を達成する。

車両等の種類	車両等の総数	バリアフリー化される車両等の数
鉄軌道車両	約51,000	約15,000 (約30%)
乗合バス車両	約60,000	原則として、10～15年で低床化された車両に代替 (うちノンステップバス) 約12,000～15,000 (20～25%)
旅客船	約1,100	約550 (約50%)
航空機	約420	約180 (約40%)

・一般交通用施設

重点整備地区の主要な特定経路を構成する道路、駅前広場、通路等について、原則として2010年までに、バリアフリー化を実施する。

・信号機等

2010年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等のバリアフリー化を原則としてすべての特定経路を構成する道路において実施する。

2 交通事業者等が講ずべき措置

(1) ハード面

- ・旅客施設のバリアフリー化（出入口からすべての乗降場に至るまで移動円滑化された経路を確保する事が重要）。
- ・車両等のバリアフリー化（高齢者、身体障害者等の乗降、車内移動が容易な設備とすることが重要）。

(2) ソフト面

- ・案内情報の適切な提供（視覚情報、聴覚情報により情報を分かりやすく適切に提供することが重要）。
- ・職員に対する教育訓練（研修、マニュアルの整備等による職員教育の一層の充実が重要）。

3 基本構想の指針

- ・重点整備地区におけるバリアフリー化事業の重点的・一体的な推進の重要性及び地区の設定要件。

- ・市町村が主体の基本構想作成に関係者が積極的に協力することによる事業の効果的推進。
- ・高齢者、身体障害者等の参画による意見の反映。
- ・目標の明確化、事業の連携と集中実施、既存計画等との調和の必要性。
- ・基本構想に記載する特定事業の関する事項。

4 バリアフリー化のために国及び地方公共団体が講ずべき措置、国民の協力

(1) 国及び地方公共団体が講ずべき措置

- ・設備投資等に対する支援、調査及び研究開発の促進。
- ・移動円滑化の状況に関する情報を利用しやすい形で提供。
- ・心のバリアフリーの重要性から、国民の理解を深めるための啓発、教育活動。

(2) 国民の協力

- ・高齢者、身体障害者等に対する理解を深めるとともに、手助け等積極的な協力。

バリアフリー化に関する基準

1 公共交通機関

公共交通機関に関する基準（移動円滑化基準）は、公共交通事業者が駅などの旅客施設を新設・大改良する際や車両を新たに導入する際に適合を義務付ける基準である。また、既設の旅客施設や車両等についても移動円滑化基準への適合について努力義務が課せられる。

- (1) 鉄軌道車両、乗合バス、船舶、航空機には、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。

(2) 乗合バス

- ① 低床バス（ノンステップバス、ワンステップバスレベル）とすること。
- ② 車いすスペースを設置すること。
- ③ 車外用放送装置を設置すること。

(3) 鉄軌道車両

- ① 車いすスペースを設置すること。
- ② トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること。
- ③ 列車の連結部への転落を防止するための措置を講ずること。

(4) 船舶

- ① バリアフリー化された客席及び車いすスペースを設置すること。
- ② トイレについて、高齢者、身体障害者の円滑な利用に適した構造とすること。
- ③ ①の客席等からトイレ、食堂等の船内旅客用設備へ通ずる1以上の経路について、エレベーターの設置等により、高齢者、身体障害者が単独で移動可能な構造とすること。

(5) 航空機

- ① 通路側座席の半数以上に可動式ひじ掛けを装着すること（客席数が30以上の航空機）。
- ② トイレについて、車いす使用者の円滑な利用に適した構造とすること（通路が2以上の航空機）。
- ③ 航空機内で利用できる車いすを備え付けること（客席数が60以上の航空機）。

2 道路

道路に関する基準は、市町村が作成する基本構想に即して、道路管理者が歩道、道路用エレベーター等の設置、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の移動円滑化のために必要な事業を実施する際に適合を義務付ける基準である。

- (1) 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な道路には、歩道（自転車歩行者道を含む）を設置し、自動車と分離した通行空間を確保すること。

(2) 歩道

- ① 車いす使用者のすれ違いを可能とするために、2メートル以上の幅員を連続して確保すること。
- ② 車両を乗り入れさせるために歩道を切り下げの場合であっても、幅員2メートル以上の平坦部を連続して確保すること。

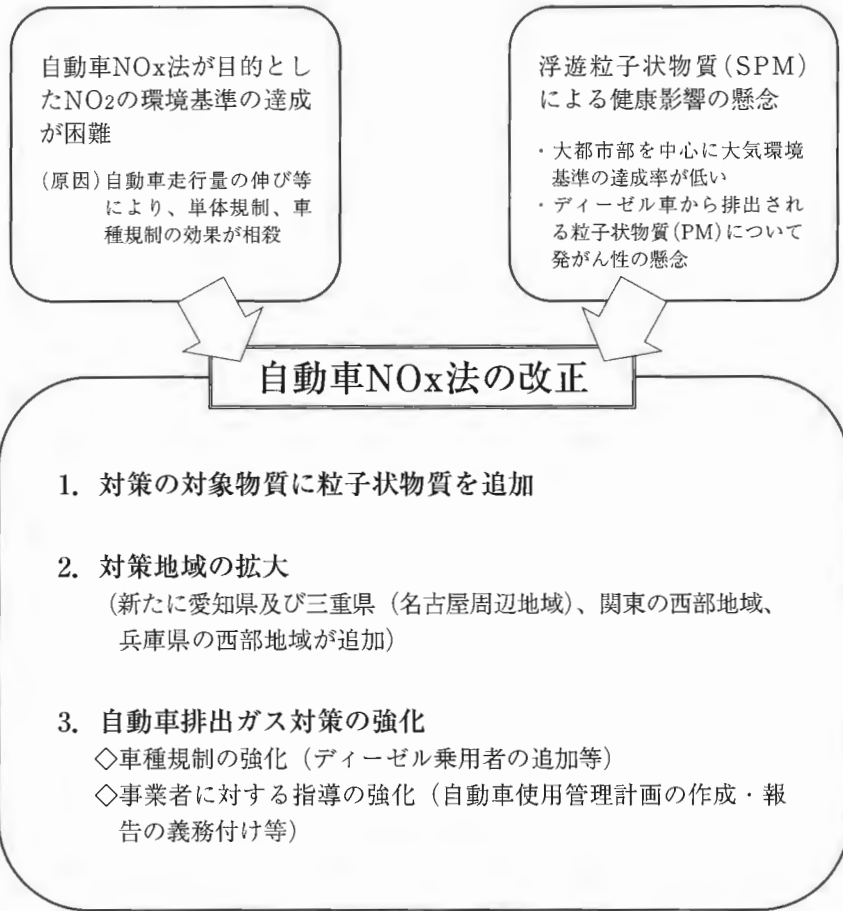
- ③ 視覚障害者の安全な通行を確保するために、高さ15センチメートル以上の縁石により区画すること。
 - ④ 歩道面の高さは5センチメートルを標準とし、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保するために、必要に応じて植樹帯、並木又はさくを設置すること。
 - ⑤ 舗装は、原則として、透水性舗装とすること。
 - ⑥ 勾配は、原則として、縦断方向については5パーセント以下、横断方向については1パーセント以下とすること。
 - ⑦ 歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は、2センチメートルを標準とすること。
- (3) 案内施設
- ① 主要な交差点等においては、病院等の主要施設、エレベーター等の移動支援施設等を標識や視覚障害者誘導用ブロックで案内すること。
 - ② 上記の案内には、必要に応じて点字又は音声等により案内する設備を設けること。
- (4) 立体横断施設
- ① 垂直方向の移動等を少なくするよう、立体横断施設の設置に配慮すること。
 - ② 高齢者、身体障害者等の移動円滑化のために必要な立体横断施設には、原則として道路用エレベーターを設置すること。
- (5) その他
- ① バス停、路面電車停留場、自動車駐車場等は、移動円滑化に必要な構造とすること。
 - ② 積雪寒冷地においては、必要な箇所に融雪施設等を設置することにより、冬季における移動円滑化を確保すること。

3 信号機等

信号機等に関する基準は、都道府県公安委員会が市町村の基本構想に即して交通安全特定事業を実施する際に適合を義務付けられる、移動円滑化のために必要な信号機、道路標識等の基準である。

- (1) 信号機について、音響機能や歩行者用青時間延長機能を整備すること等により道路の横断の安全を確保するための措置を講ずること。
- (2) 道路標識及び道路標示について、見やすく分かりやすいものとする。

◇自動車NOx・PM法に関わる車種規制の概要



車種規制とは

対策地域内においてNOx及びPMについて特別の排出基準を定め、これに適合する自動車でなければ、対策地域内にその使用の本拠を置くことができなくなるという規制をいう。
 対策地域内におけるNOx及びPMの排出基準は表1の考え方にに基づき定められている。
 また、使用過程車に対する車種規制の適用については、原則として、初度登録日から起算して表2の期間が経過するまでの使用が可能となっている(猶予期間)。

表1

車種区分	排出基準の考え方
乗用車及びトラック・バス(3.5t以下)	当面ガソリン車への代替を図るべく、ガソリン車並の排出基準
トラック・バス(3.5t超)	最新のディーゼル車並の排出基準

表2

車種区分	猶予期間
普通貨物自動車	9年
小型貨物自動車	8年
大型バス	12年
マイクロバス	10年
ディーゼル乗用車	9年
特種自動車	原則10年

◇地方バス補助制度新旧比較表（13年度）

（平成13年度は、旧制度と新制度が適用された。）

項目	地方バス補助制度（旧制度）	生活交通路線補助制度（新制度）
補助率	・都道府県が事業者に補助をし、国は都道府県に対して、その1/2を補助。	・都道府県が事業者に補助をし、国は都道府県に対して、その1/2を補助。
補助対象事業者	・補助対象事業者は、路線バス事業で経常欠損かつ配当率8%以下の事業者。	・補助対象事業者は、乗合バス事業者
補助対象路線	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象路線は、第2種生活路線（平均乗車密度5人以上15人以下の路線で1日の運行回数が原則として10以下のもの）に係るもの。 運行系統別の路線競合率が50%以上（平成10年度国庫補助金交付要綱において、第1類事業者及び特殊事業者であった事業者は除く）の路線は除く。 	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象路線は、国が定める基準（複数市町村にまたがり、系統キロが10km以上、1日当たりの運行回数が3回以上、1日当たりの輸送量が15～150人、広域行政圏中心都市等にアクセスしていること）に該当する生活路線。 広域行政圏中心都市等にアクセスする路線とは以下の路線のことをいう。 運行形態が次に掲げるいずれかの要件を満たすもの (ア) 広域行政圏の中心市町村への需要に対応して設定されるもの (イ) 都道府県庁所在地への需要に対応して設定されるもの (ウ) 広域行政圏の中心市町村以外の市町村であって、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められるものとして、都道府県知事が指定し、国土交通大臣の承認を受けたものへの需要に対応して設定されるもの 輸送量とは、平均乗車密度に運行回数を乗じて得られる数値とするが、平均乗車密度が5人以下の場合においては、この運行回数の適正を判断する手段として、平均輸送量を1回当たり最低確保すべき平均乗車密度（5人：第2種生活路線の最低基準）にて除することにより、標準の運行回数を求め、この標準運行回数（端数切り捨て）を限度として補助することとする。 運行系統別の競合率が50%以上の系統であって、当該競合区間の総輸送量が150人・日を超えるものは、補助対象経費に総キロ程に占める競合区間キロ程割合に応じ補助額をカット。
補助対象経費の額	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象経費の額（キロ当たり補助単価×実車走行キロ）は、補助対象経常費用と経常収益の差額（補助対象系統ごと）。 補助対象経常費用は、事業者のキロ当たり経常費用と地域キロ当たり標準経常費用のどちらか少ない額。ただし、事業者のキロ当たり経常費用が全国キロ当たり標準経常費用より少ない場合は、全国と地域キロ当たり標準経常費用のどちらか少ない方の額から事業者のキロ当たり経常費用の差額の10%がインセンティブとしてキロ当たり経常費用に加算される。 補助対象経費の額は、経常費用の3/10を限度とする。 市町村の負担は、経常収益が経常費用の7/10に満たない路線について、経常費用の3/20を限度として負担する。 市街地カットは、当該運行系統が人口15万人以上の都市にその一部又は全部が含まれる場合における補助対象経費は、次の計算式から計算して得られた額の合計額とする。 市街地率に係る係数は、市街地率が20%未満の系統は1.0、同20%以上50%未満の系統は0.75、同50%以上の系統は0.5とする。 補助対象経費の額×市街地率×市街地率に係る係数 	<ul style="list-style-type: none"> 補助対象経費の額（キロ当たり補助単価×実車走行キロ）は、補助対象経常費用と経常収益の差額（補助対象系統ごと）。 補助対象経常費用は、事業者のキロ当たり経常費用と地域キロ当たり標準経常費用のどちらか少ない額。 補助対象経費の額は、経常費用の9/20を限度とする。
経営改善査定制度	<ul style="list-style-type: none"> 経営改善制度は、補助対象期間の路線バス事業の経常収支率が平均経常収支率に満たない事業者（経常収支率が前年度より2%以上改善している事業者及び退職金の増加等特殊事情によって経常収支率が悪化した事業者は除く）については、平均経常収支率と事業者の収支率との差分の率で2%を限度に補助金額を減額する。ただし、1年目に適用を受ける場合の減額は、その率を1/2とする。 平均経常収支率は、補助対象期間の1年間における第2種生活路線に係る全ての補助対象事業者の路線バス事業に係る経常収支率の平均値。 	<ul style="list-style-type: none"> 競争のインセンティブと透明性が担保された方法で運行事業者を決定する。 地域協議会において情報を開示しつつ、一定の要件の下で最も少ない補助金で運行可能な事業者を決定する。複数年単位で事業者を決定する場合においては、2年目以降については、前年度の補助額を限度とする等により収支改善努力を促すことを考えている。

<p>車両購入費補助</p>	<p>・補助対象車両は、第2種生活路線を運行している車両であって、車令が5年以上の車両の代替購入車両。 車両の種別 大型車……長さ9m以上又は乗車定員61以上 中・小型車…大型車両以外 低床車……地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であってノンステップ型又はワンステップ型スロープ付き車両 補助額は、以下の額もしくは実費購入費から残存価格として10%を控除した額のいずれか少ない額。 大型車……800万円 中・小型車…950万円 低床車……1,500万円</p>	<p>・補助対象車両は、生活路線の運行の用に共する車両 車両の種別 大型車……長さ9m以上又は乗車定員61以上 中・小型車…大型車両以外 低床車……地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であってノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両 補助額は、以下の額もしくは実費購入費から残存価格として10%を控除した額のいずれか少ない額。 大型車……800万円 中・小型車…950万円 低床車……1,500万円</p>
<p>特別指定生活路線</p>	<p>・特別指定生活路線は、第2種生活路線又は第3種生活路線の要件を満たしたバス路線又はこれに関連する路線であって、知事が一定期間地域住民の生活上必要であると認めるとともに次に掲げるような先駆的な取り組みであると認めて指定したもの。 (イ) 他の行政目的等により運行されているバスから路線バスに一元化を図るもの。 (ロ) 路線の再編成により運行の効率化を図るもの。 (ハ) 路線の再編の計画があり、地域協議会で指定をうけたもの。 ・補助対象事業者は、路線バス事業者（一般乗合旅客自動車運送事業を営業者であって、補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間において路線バス事業で経常利益を生じていない者でかつ資本金の8%を超える利益の配当をしていない者）、及び市町村とする。 ・補助の対象は、以下のとおり。 (イ) 特別指定生活路線の運行費とし、既存2・3種の前年度の経常利益又は1路線650万円と比較し、いずれか低い方の額を限度とする。 (ロ) 特別指定生活路線として運行するために必要な車両購入費とし、中・小型(注)1両当たり950万円、低床型車両(注)にあつては、1,500万円(いずれも消費税を除く。)又は実車両購入費から10%を控除した額(消費税を除く。)と比較し、いずれか低い方の額を限度とする。 注) 中 型：長さ7.1m～8.9m又は定員30人～60人 小 型：長さ7.0m以下又は定員29人以下 低床型：地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であつて、ノンステップ型又はワンステップ型スロープ付き車両 ・補助を行う条件は、以下のとおり。 (イ) 運行費 補助金の交付を受けようとする会計年度の4月1日から9月30日までの間に特別指定生活路線として運行を開始したものについて、運行を開始した日から当該会計年度の3月31日まで(補助対象期間)の運行分に対して補助を行う。 (ロ) 車両購入費 特別指定生活路線として都道府県知事の指定を受けた路線に供する車両であること。 ・国庫補助金の交付額は、「都道府県が交付する補助金の交付額」及び「これと協調して市町村が交付する補助金の交付額の合計額」の1/2に相当する額以内とする。</p>	<p>・特別指定生活路線は、第2種生活路線又は第3種生活路線の要件を満たしたバス路線又はこれに関連する路線であつて、知事が一定期間地域住民の生活上必要であると認めるとともに次に掲げるような先駆的な取り組みであると認めて指定したもの。 (イ) 他の行政目的等により運行されているバスから路線バスに一元化を図るもの。 (ロ) 路線の再編成により運行の効率化を図るもの。 (ハ) 路線の再編の計画があり、地域協議会で指定をうけたもの。 ・補助対象事業者は、乗合バス事業者及び市町村とする。 ・補助の対象は、以下のとおり。 (イ) 特別指定生活路線の運行費とし、既存2・3種の前年度の経常利益又は1路線650万円と比較し、いずれか低い方の額を限度とする。 (ロ) 特別指定生活路線として運行するために必要な車両購入費とし、中・小型(注)1両当たり950万円、低床型車両(注)にあつては、1,500万円(いずれも消費税を除く。)又は実車両購入費から10%を控除した額(消費税を除く。)と比較し、いずれか低い方の額を限度とする。 注) 中 型：長さ7.1m～8.9m又は定員30人～60人 小 型：長さ7.0m以下又は定員29人以下 低床型：地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であつて、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両 ・補助を行う条件は、以下のとおり。 (イ) 運行費 ①補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の10月1日から当該会計年度の9月30日までの間に運行を開始した日から1年間を限度に当該会計年度の3月31日までの期間をいう。ただし、地域協議会において当該会計年度の前年度の3月31日までに路線の運行計画に係る協議を終了した特別指定生活路線においては、当該会計年度の4月2日以降に当該路線の運行を開始した場合にあつては、当該会計年度の4月1日から運行を開始したものとみなし、補助を行う。 ②補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の4月2日から9月30日までに特別指定生活路線として指定を受け運行を開始した路線であつて、運行を開始した日から1年間の運行が、補助金の交付を受けようとする会計年度を跨ぐ場合においては、当該年度の4月1日から運行を開始した日より1年間を満了する日までの運行費に対して補助を行う。 (ロ) 車両購入費 特別指定生活路線として都道府県知事の指定を受けた路線に供する車両であること。 ・国庫補助金の交付額は、「都道府県が交付する補助金の交付額」及び「これと協調して市町村が交付する補助金の交付額の合計額」の1/2に相当する額以内とする。</p>

◇生活交通路線維持対策事業費補助制度の概要（13年度・14年度）

1 生活交通路線維持費補助金（国庫補助）

区 分		H13年度補助制度	H14年度補助制度
路 線 維 持 費 補 助 金	補助対象路線名	生活交通路線	生活交通路線（国庫補助）は、左の基本的事項については、改正点無し
	輸送需要量等	輸送量(=平均乗車密度×運行回数)15~150人/km・日	
	運行回数	3回/日以上	
	系統の条件	・複数市町村にまたがる路線 ・キロ程10km以上 ・広域行政圏の中心市町村（又は、これに準じるものとして道が指定し、国が承認した準中心市町村）にアクセスする路線	
	市町村負担	経常収益が経常費用の11/20に満たない路線については、経常収益+市町村補助額の合計が経常費用の11/20相当額に達するまで負担	
	地域の関与	地域協議会の協議結果に基づき知事が指定（3ヵ年計画策定）	
	補助対象事業者	乗合バス事業者（3ヵ年計画掲載事業者で、黒字事業者を含む）	
	補助対象期間	補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間	
	補助対象経費	経常費用と経常収益との差額（限度額：経常費用の9/20）	
	補助金カット	・競合区間カット （他の運行系統との競合区間が50%以上で、当該競合区間の輸送量が150人/日を超える場合は、当該競合区間部分の補助対象経費を減額する制度） ・平均乗車密度5人未満の系統は、当該系統の輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）に相当する運行回数分まで補助対象経費を減額する制度	
負担区分	国1/2 道1/2		
車 両 購 入 費 補 助 金	補助対象事業者	乗合バス事業者（3ヵ年計画掲載事業者で、黒字事業者を含む）	生活交通路線（国庫補助）は、左の基本的事項については、改正点無し
	補助対象車両	主として生活交通路線の運行の用に供する車両	
	車両の種別	・大 型：長さ9m以上又は定員61人以上 ・小 型：長さ7m以下かつ定員29人以下 ・中 型：大型・小型以外 ・低床車：地上から車両の床面までの地上高65cm以下で、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両	
	補助対象車両費の限度額	次の①、②のうち、いずれか少ない額 ① 大 型：800万円（消費税除く） 中小型：950万円（消費税除く） 低床型：1,500万円（消費税除く） ② 実購入費－残存価格10%（消費税除く）	
	負担区分	国1/2 道1/2	

【生活交通路線（国庫補助）に係る路線維持費補助金の概要】

(i) 経常費用の11/20以上の経常収益がある場合

(ii) 経常費用の11/20未満しか経常収益がない場合

経常費用	9/20	国庫補助 1/2	道補助 1/2		国庫補助 1/2	道補助 1/2
	11/20	経常収益			市町村補助 (11/20に達するまで補助)	
					経常収益	

2 特別指定生活路線運行費補助金

現行制度は、本年度で終了予定。

(現行制度)

定義	第2種生活路線又は第3種生活路線の要件を満たしたバス路線又はこれに関連する路線で、知事が「一定期間地域住民の生活上必要で、以下の先駆的な取り組みである」と認めて指定したもの。 ①他の行政目的等により運行されているバスの路線から路線バスに一元化を図るもの。(スクールバスなどの混乗) ②路線の再編成により運行の効率化を図るもの。(公共施設等へのアクセス強化、路線の再編など)
補助条件	補助の交付を受けようとする会計年度の4月1日から9月30日までの間に特別指定生活路線として運行を開始したものについては、開始した日から当該会計年度の3月31日までの運行分に対して補助を行う。
対象者	路線バス事業者、市町村(市町村からの依頼により運行する貸切バス事業者を含む)
対象経費	補助対象経常経費と運行収益の差額(上限: 1路線650万円又は当該路線に係る前年度の2種及び3種の生活路線における補助対象経常費用と運行収益の差額)
補助率	1/2(国1/2、道・市町村1/2)
実施期間	平成12年度～14年度
留意事項	当該補助を受けた路線は、この補助終了以降は路線補助(生活路線、準生活路線等)の補助対象とはならない。
道の実績	[H13年度] 栗山町 [H14年度] 無し

3 準生活交通路線維持費補助金（道単独補助）

平成14年4月からスタートした国の補助制度新設に伴い、従来の国庫補助対象路線である第2種・第3種生活路線から約8割の路線が補助対象外になることから、これらの路線の維持・確保を図るため、道と市町村が協調して支援を行う道単独補助制度を新設。

当該制度は、国庫補助対象路線である「生活交通路線」の要件を満たしていないが、地域にとって維持・確保が必要不可欠な路線のうち、一定の基準に該当するものを「準生活交通路線」として、道と市町村の負担により補助。

準生活交通路線維持費補助については、基本的に平成15年度まで暫定措置を延長することとした。

区 分		H13年度補助制度	H14年度補助制度										
路 線 維 持 費 補 助 金	補助対象路線名	準生活交通路線	同左（改正無し）										
	補 助 基 準	輸送需要量等	輸送量（＝平均乗車密度×運行回数） 15～150人／km・日〔10～150人／km・日〕	同左（改正無し）									
		運行回数	3回／日以上〔2回／日以上〕	同左（改正無し）									
		系統の条件	・複数市町村路線（複数市町村にまたがる路線） キロ程10km以上 ・同一市町村路線（同一市町村内を運行する路線） キロ程20km以上〔10km以上〕	同左（改正無し）									
		①制度移行期に伴う経過措置（当面1年間H13.4.1～H14.3.31）として、上記〔 〕内の補助基準を適用。 ただし、黒字事業者又はJRバスが過疎市町村以外の同一市町村路線を運行する場合にあっては、上記〔 〕内の経過措置を適用しない。	①暫定期間について、平成15年度まで基本的に延長し、上記〔 〕内の補助基準を適用 *ただし書きについては、改正無し ②暫定措置について、運行回数、路線長及び輸送量とも補助基準を満たさない路線のうち、一市町村内路線の「その他市町村路線」は対象外とする。（過疎市町村路線は対象）										
	地域の関与	地域協議会の協議結果に基づき知事が指定（3ヵ年計画策定）	同左（改正無し）										
	補助対象事業者	乗合バス事業者（3ヵ年計画掲載事業者で、黒字事業者を含む。ただし、公営事業者を除く。）	同左（改正無し）										
	補助対象期間	当該補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間 （ただし、初年度である平成13年度補助にあっては、H13.4.1～H13.9.30の半年間）	同左（改正無し）										
	補助対象経費	経常費用と経常収益との差額 （限度額：経常費用の9/20）	同左（改正無し）										
	補助金カット	・競合区間カット （他の運行系統との競合区間が50%以上で、当該競合区間の輸送量が150人／日を超える場合は、当該競合区間部分の補助対象経費を減額する制度） ・平均乗車密度5人未満の系統は、当該系統の輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）に相当する運行回数分まで補助対象経費を減額する制度	同左（改正無し）										
負担区分	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">補助対象路線</th> <th>負担区分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">複数市町村路線</td> <td>道1/2、 市町村1/2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">同一市町村 路線</td> <td>過疎市町村</td> <td>道1/3、 市町村2/3</td> </tr> <tr> <td>その他市町村</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>*原則、暫定の負担区分（補助率等）同じ</p>	補助対象路線		負担区分	複数市町村路線		道1/2、 市町村1/2	同一市町村 路線	過疎市町村	道1/3、 市町村2/3	その他市町村		<p>暫定措置について、黒字事業者、JRバスについては補助率を漸減 H14：道1/3、市町村1/3、事業者1/3 H15：道1/4、市町村1/4、事業者1/2 〔留意事項〕 黒字事業者、JR北海道バスの補助率漸減は、暫定措置により補助対象となる路線のみであり、生活路線（国庫補助）及び準生活路線（道単独補助）の原則基準適用路線は、負担区分（補助率）の改正はない（補助率漸減しない）。</p>
補助対象路線		負担区分											
複数市町村路線		道1/2、 市町村1/2											
同一市町村 路線	過疎市町村	道1/3、 市町村2/3											
	その他市町村												

区 分	H13年度補助制度	H14年度補助制度										
車 両 購 入 費 補 助	補助対象事業者	乗合バス事業者（3ヵ年計画掲載事業者で、黒字事業者を含む。ただし、公営事業者を除く。）	同左（改正無し）									
	補助対象車両	主として準生活交通路線の運行の用に供する車両										
	車両の種別	<ul style="list-style-type: none"> ・大 型：長さ9m以上又は定員61人以上 ・小 型：長さ7m以下かつ定員29人以下 ・中 型：大型・小型以外 ・低床車：地上から車両の床面までの地上高が65cm以下で、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両 										
	補助対象車両費の限度額	次の①、②のうち、いずれか少ない額 ① 大 型：800万円（消費税除く） 中小型：950万円（消費税除く） 低床型：1,500万円（消費税除く） ② 実購入費－残存価格10%（消費税除く）										
	負担区分	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">補助対象車両の主な運行路線</th> <th>負 担 区 分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">複数市町村路線</td> <td>道1/2、 市町村1/2</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">同一市町村 路線</td> <td>過疎市町村</td> <td>市町村1/2</td> </tr> <tr> <td>その他市町村</td> <td>道1/3、 市町村2/3</td> </tr> </tbody> </table>		補助対象車両の主な運行路線		負 担 区 分	複数市町村路線		道1/2、 市町村1/2	同一市町村 路線	過疎市町村	市町村1/2
補助対象車両の主な運行路線		負 担 区 分										
複数市町村路線		道1/2、 市町村1/2										
同一市町村 路線	過疎市町村	市町村1/2										
	その他市町村	道1/3、 市町村2/3										

【準生活交通路線に係る路線維持費補助金の概要】

1. 原則基準適用路線（赤字事業者、黒字事業者、JR北海道バスの全てに適用）

(1)複数市町村路線及び同一市町村（過疎）路線

経 常 費 用	9/20	道補助1/2	市町村補助1/2	経 常 収 益
	11/20	経 常 収 益		

(2)同一市町村（過疎以外）路線の場合

経 常 費 用	9/20	道補助1/3	市町村補助2/3	経 常 収 益
	11/20	経 常 収 益		

2. 暫定措置適用路線

(1)赤字事業者（黒字事業者、JR北海道バスを除く）

①複数市町村路線及び同一市町村（過疎）路線

経 常 費 用	9/20	道補助1/2	市町村補助1/2	経 常 収 益
	11/20	経 常 収 益		

②同一市町村（過疎以外）路線の場合

経 常 費 用	9/20	道補助1/3	市町村補助2/3	経 常 収 益
	11/20	経 常 収 益		

(2)黒字事業者、JR北海道バス

複数市町村路線及び同一市町村（過疎）路線

経 常 費 用	9/20	道補助 1/3	市町村補助 1/3	事業者 1/3	経 常 収 益
	11/20	経 常 収 益			

* 黒字事業者、JR北海道バスについては、同一市町村（その他）路線は、暫定措置を適用していない。（H13年度同様改正無し）

4 市町村生活バス路線運行費補助金（道単独補助）～H14年度は、特に改正を行わない予定

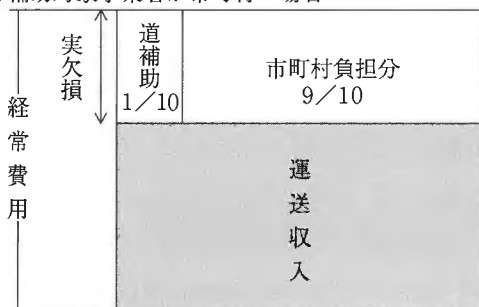
乗合バス事業者が撤退後、市町村の自主運行や貸切バス事業者への運行委託などにより、市町村自らが代替バスの運行を行う場合で、地域住民の利便性に配慮し、公共的施設や住宅地の新設などによる路線の再編、スクールバスや福祉バス等の他の行政目的のバスの活用など運行の効率化を図り、住民の足を確保するための市町村の自主運行バス等に一定の支援。

区 分	旧補助制度	平成14年度補助制度（H13と同）	制度の考え方	
補 助 要 件	補助対象路線名	地域生活バス路線	市町村生活バス路線	—
	輸送目的	廃止路線の運行系統と同一	廃止路線の運行系統と概ね同一	路線再編・効率化を図るため、弾力的な運用を可能とした
	運行開始時期	廃止後1年以内	同左	—
	他路線・鉄道との競合	競合しないこと	同左	—
	系統の条件	廃止路線の運行系統と同一	住民の利便性の観点から、公共的施設を結び、集落間を効率的運行 *当該要件については、3ヵ年計画策定の際の事前チェックにより弾力的な運用を図る	住民にとって必要不可欠な運行系統を設定することで、住民の利用促進を図る一方で、路線再編・効率化等の支障とならないよう弾力的な運用を可能とした
	運賃設定	有償運行前提	有償運行 【運用】 路線廃止時、又は、旧地域生活バス路線については、現行の運賃水準以上の運賃設定を行うこと	受益者である市町村生活バスの利用者（住民）に応分の負担を求めた上での欠損に対して財政支援の観点から補助
	輸送需要量等	制限なし	一定の輸送量があること 【運用】 次式により求められる平均輸送人員が1人以上（理論的に、片道運行している間にバスに1人以上の乗車が認められる状態＝輸送需要0（空バス）ではない）を基準として当該補助要件の運用を図る。 平均輸送人員＝ $\frac{\text{年間輸送人員}}{\text{片道運行回数} \times \text{年間運行日数}}$ *計算例は、後掲のとおり	輸送需要がほとんどない路線については、他の交通モード（タクシー等）への転換も含め、路線運行の必要性や路線再編等に係る検討を促す意味で、一定の輸送需要があることを補助要件に付加
補 助 金	補助対象事業者	市町村（道路運送法第80条第1項ただし書きの許可で市町村生活バス路線の運行を行っていること） 又は 貸切バス事業者（道路運送法第42条の2第11項の許可で市町村生活バス路線の運行を行っており、かつ、市町村から補助対象経費の1/2の補助を受けていること）	同左 ただし、 1/2 ↓ 9/10 に改正	基本的に旧制度と同じであるが、道と市町村の負担割合の見直しに伴い、貸切バス事業者の場合、市町村が補助対象経費の9/10を当該事業者に補助することが必要 （※現在は第21条第2号の許可）
	補助対象期間	補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間	同左	—
	補助対象経費	地域生活バス路線の運行経費（実車走行キロ×平均単価） 限度額：欠損額	市町村生活バス路線の運行経費（実欠損＝経常経費－経常収入）	実欠損のうち特交措置（8割）される分を除いた、市町村の実持ち出しの1/2に対し財政支援の観点から補助
負担区分	道 1/2 市町村 1/2	道 1/10 市町村 9/10	実欠損のうち特交措置（8割）される分を除いた、市町村の実持ち出しの1/2に対し財政支援の観点から補助	

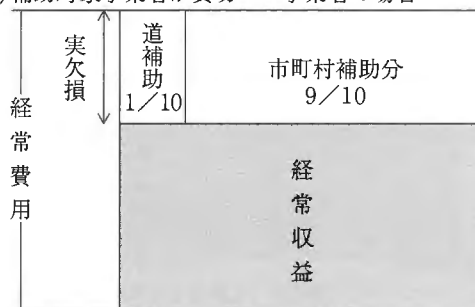
区 分	旧補助制度	平成14年度補助制度（H13と同）	制度の考え方	
車 両 購 入 費 補 助 金	補助対象事業者	市町村（道路運送法第80条第1項ただし書きの許可で市町村生活バス路線の運行を行っていること） 又は 貸切バス事業者（道路運送法第42条の2第11項の許可で市町村生活バス路線の運行を行っており、かつ、市町村から補助対象経費の1/2の補助を受けていること）	基本的に旧制度と同じであるが、道と市町村の負担割合の見直しに伴い、貸切バス事業者の場合、市町村が補助対象経費の9/10を当該事業者に補助することが必要 (※現在は第21条第2号の許可)	
	補助対象車両	地域生活バス路線の運行に供する車両及び当該車両の代替車両（車両の種別については、制限なし）	中小型車両の導入を促進するため、原則、中小型車両に補助を行う	
	補助対象車両費の限度額	次の①、②のうち、いずれか少ない額 ①504万円 ②実購入費－残存価格10%	次①、②のうち、いずれか少ない額 ①500万円 ②実購入費－残存価格10%	—
	負担区分	道 1/2 市町村 1/2	道 1/10 市町村 9/10	補助対象車両費のうち特交措置（8割）される分を除いた、市町村の実持ち出しの1/2に対し財政支援の観点から補助

【市町村生活バス路線に係る路線運行費補助金の概要】

(i) 補助対象事業者が市町村の場合



(ii) 補助対象事業者が貸切バス事業者の場合



【平均乗車人員の計算方法】

$$\text{平均輸送人員} = \frac{\text{年間輸送人員}}{\text{片道運行回数} \times \text{年間運行日数}}$$

- ・年間輸送人員（補助対象期間の実績値）
- ・片道運行回数（原則、運行回数×2、ただし、循環系統については、運行回数×1）
- ・年間運行日数（補助対象期間の実績値）

(計算例) 年間輸送人員 7,598人 (実績)

片道運行回数 平日 3回×2 = 6回

土曜 1回×2 = 2回

年間運行日数 日曜・祝日以外 249日(平日)+49日(土曜)=298日 …の場合

$$\begin{aligned} \text{平均輸送人員 (人)} &= \frac{7,598人}{(6回 \times 249日) + (2回 \times 49日)} = \frac{7,598人}{1,494 + 98} \\ &= \frac{7,598人}{1,592回} = 4.772\dots \\ &= 4.7人 \text{ (端数は小数点第2位以下切り捨て)} \end{aligned}$$

※上記の計算結果が、1(人)より少ない場合は、その路線は、新制度の補助対象から外れることとなる。

◇地域協議会の要件に関する告示

道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第15条の4第3号の規定に基づき、地域協議会の要件に関する告示を次のように定める。（国土交通省告示第1202号）

平成13年7月17日

国土交通大臣 林 寛子

地域協議会に関する道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第15条の4第3号の告示で定める要件は、次のとおりとする。

1 審議事項等

- (1) 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するための枠組みづくりその他の生活交通について審議するものであること。
- (2) 具体的な路線に係る生活交通の確保に関する計画を策定するものであること。

2 構成

少なくとも関係都道府県、関係市町村及び関係地方運輸局長又はその指名する職員並びに関係旅客自動車運送事業者をもって構成するものであること。

3 設置

都道府県ごと（分科会等を地域ごとに組織するものを含む。）その他各地域の実情に応じて開催できる区域ごとに組織するものであること。

4 運営

地域協議会は関係都道府県が主催するものであること。

5 結論の尊重

地域協議会において協議が調った事項については、その構成員が、その協議の結果に基づいて必要な措置を講ずるものであること。

◇バス運行対策費補助金交付要綱（14年度）

平成13年 5月15日
国自旅第16号
改正 平成14年 6月25日
国自旅第45号

本交付要綱に基づき交付する国庫補助金については、「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）」及び「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）」に定めるほか、この要綱の定めるところによる。

第1編 生活交通路線維持費国庫補助金

第1章 総則

（目的）

第1条 過疎現象等による輸送人員の減少のため地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難となっている現状にかんがみ、生活交通路線の確保方策の一環として、国と地方公共団体が適切な役割分担を図りつつ、生活交通路線として必要なバス路線のうち広域的・幹線的なバス路線の運行の維持等を図るための助成措置を講じ、もって地域住民の福祉を確保することとする。

（定義）

第2条 本編において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 補助ブロック

別表1に定める地域ブロックをいう。

(2) 地域協議会

地域における生活交通路線の確保のため各都道府県が主体となり、地方運輸局、関係市町村及び関係事業者等の構成員によって設置されるものをいう。

(3) 生活交通路線

地域協議会において地域住民の生活に必要な旅客自動車輸送の確保のために、維持・確保が必要と認められ、都道府県知事が指定し、かつ、次に掲げるすべての要件を満たすもの。

(イ) 複数市町村にまたがるもの。ただし、この要件成否の決定は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。

(ロ) キロ程が10km以上のもの。

(ハ) 1日当たりの輸送量が15～150人のもの。

(ニ) 1日当たりの運行回数が3回以上のもの。

(ホ) 別表2に定める広域行政圏の中心市町村への需要に対応して設定されるもの、都道府県庁所在地への需要に対応して設定されるもの又は、それ以外の市町村であって、総合病院等医療機関、学校等の公共施設及び商業施設等が存在するなど、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められるものとして、都道府県知事が指定し、国土交通大臣の承認を受けたものへの需要に対応して設定されるもの。

(ヘ) 経常収益が経常費用の11/20以上の路線又は、経常収益が経常費用の11/20に満たない路線で、都道府県及び市町村が補助することにより経常収益並びに当該都道府県及び市町村の補助額の合計額が経常費用の11/20に相当する額に達するもの。

(4) 乗合バス事業者

道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業を営業者をいう。

(5) 補助対象期間

国庫補助金の交付を受けようとする会計年度（財政法（昭和22年法律第34号）第11条に規定する会計年度をいう。以下同じ。）の9月30日を末日とする1年間をいう。

(6) 輸送量

次式によって算出された数値をいう。

平均乗車密度×運行回数

(7) 地域キロ当たり標準経常費用

乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの標準経常費用を基礎として、次式により計算して得られた額をいう。

$$\text{地域実績キロ当たり標準経常費用} \times \left(1 + \frac{\text{地域の過去3年間の平均増減率}}{2} \right)$$

(8) 乗合バス事業者キロ当たり経常費用

補助対象期間の乗合バス事業の経常費用を補助対象期間の実車走行キロ数で除した1キロメートル当たりの経常費用をいう。

(9) 補助対象経常費用

本条(7)の地域キロ当たり標準経常費用と本条(8)の乗合バス事業者キロ当たり経常費用とを比較し、いずれか少ない方の額（沖縄県及び離島にあっては、本条(8)の乗合バス事業者キロ当たり経常費用）に補助対象路線の実車走行キロ数を乗じて得た額をいう。

(10) 離島

離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法（昭和29年法律第189号）第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和44年法律第79号）第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興開発特別措置法（昭和46年法律第131号）第2条第2項に規定する離島に属する島をいう。

（生活交通路線維持確保3ヵ年計画の承認）

第3条 本編の国庫補助金の交付を受けようとする都道府県知事は、地域協議会における協議結果に基づき、次の事項を記載した生活交通路線維持確保3ヵ年計画を策定し、国土交通大臣の承認を受けるものとする。

(1) 生活交通の確保に関する基本方針

(2) 生活交通路線の概要

2. 前項の承認申請は、第1号様式による生活交通路線維持確保3ヵ年計画書を、毎年、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の6月30日までに国土交通大臣に提出して行うものとする。
3. 都道府県知事は、承認を受けた生活交通路線維持確保3ヵ年計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の承認を受けるものとする。
4. 前項の承認申請は、第1号の2様式による生活交通路線維持確保3ヵ年計画変更届出書を国土交通大臣に提出して行うものとする。
5. 第2項による生活交通路線維持確保3ヵ年計画書及び第4項による生活交通路線維持確保3ヵ年計画変更届出書の提出は、当該都道府県の区域を管轄する運輸監理部長又は運輸支局長（北海道にあっては札幌運輸支局長、沖縄県にあっては陸運事務所長。）を経由して行うものとする。

（生活交通路線維持確保計画の実施）

第4条 国土交通大臣は、生活交通路線維持確保3ヵ年計画が計画どおり実施されていないため、生活交通路線の確保に支障が生じるおそれがあると認められるときは、都道府県知事又は乗合バス事業者に対し、その実施のために必要な措置を講ずることを求めることができる。

2. 国土交通大臣及び都道府県知事は、第1項の計画に係る乗合バス事業者が当該求めに係る措置を講じていないため補助金交付の目的達成が困難となると認めるときは、補助金の全部又は一部の不交付の措置をとることができる。

第2章 路線維持費国庫補助金

（国庫補助金の交付対象都道府県）

第5条 国庫補助金の交付対象となる都道府県は、第3条第1項の生活交通路線維持確保3ヵ年計画書を提出した都道府県であって、その管轄区域内において乗合バス事業者に対し第7条の基準に適合する補助事業を行う都道府県とする。

（国庫補助金の交付額）

第6条 国庫補助金の交付額は、予算の範囲内において、次条第1項の補助事業により都道府県が交付する補助金の交付額の1/2に相当する額以内の額とする。

(補助事業の基準)

第7条 国庫補助金の交付対象となる都道府県の行う補助事業は、次の各号に掲げる基準に適合するものとする。

- (1) 補助対象路線は、生活交通路線であって、補助対象期間に当該生活交通路線の運行によって得た経常収益の額が同期間の当該生活交通路線の補助対象経常費用に達していないものとする。
- (2) 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益との差額とする。ただし、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超えるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。

$$\text{当該生活交通路線の補助対象経常費用と経常収益との差額} \times \left(\frac{\text{当該生活交通路線の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該生活交通路線の総キロ程}} \right)$$

- (3) 補助対象経費の額は、平均乗車密度が5人未満の生活交通路線については、当該運行系統の輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。
- (4) 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の9/20に相当する額を限度とする。
ただし、複数年単位で当該生活交通路線を運行する乗合バス事業者を決定している場合における2年目以降の補助対象経費の額については、前年度の補助対象経費の額(前年度が複数年契約における初年度であって当該年度の始期から9月30日までの期間が1年に満たない場合にあっては、当該年度の始期から9月30日までの補助対象経費の額の1年間相当分の額)を限度とするものとする。
2. 補助対象路線の要件成否の決定は、当該補助対象期間の末日における状態に応じて決定するものとする。
3. 都道府県知事は、乗合バス事業者であって、地域協議会の結果に基づいて都道府県の定める一定の要件の下で、最も少ない補助金で生活交通路線を運行するものを補助対象事業者として選定するものとする。
4. 都道府県知事は、補助対象事業者に対し、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令及び本交付要綱を遵守するよう条件を附するものとする。

(国庫補助金の交付の申請)

第8条 国庫補助金の交付を受けようとする都道府県の知事は、第2号様式による生活交通路線維持費国庫補助金交付申請書に前条第3項の補助対象事業者よりなされた補助金の交付の申請の内容を記載した書面の写しを添えて、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の12月20日までに国土交通大臣に提出するものとする。

(国庫補助金の交付決定及び額の確定等)

第9条 国土交通大臣は、前条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、都道府県知事から当該補助事業に係る補助金の交付の決定及び額の確定の通知を受理した後、国庫補助金の交付の決定及び額の確定を行い国庫補助金の交付の決定及び額の確定通知書(第3号様式)をもって当該都道府県知事にその旨を通知する。

(国庫補助金の経理等)

第10条 国庫補助金の交付を受けた都道府県は、国庫補助金に係る経理について、他の経理と明確に区別した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくものとする。
2. 都道府県は、前項の帳簿及び国庫補助金の経理に係る証拠書類を国庫補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しておくものとする。

(国庫補助金の返還)

第11条 国土交通大臣は、国庫補助金を交付した後、都道府県が本交付要綱又は補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律等の違反により補助対象事業者に対して補助金の返還をさせたときは、都道府県知事に対し、国庫補助金の全部又は一部の返還を命ずることができる。

第3章 車両購入費補助金

(国庫補助金の交付対象都道府県)

第12条 国庫補助金の交付対象となる都道府県は、第3条第1項の生活交通路線維持確保3ヵ年計画書を提出した都道府県であってその管轄区域内において乗合バス事業者に対し、第14条の基準に適合する補助事業を行う都道府県とする。

(国庫補助金の交付額)

第13条 国庫補助金の交付額は、予算の範囲内において、次条第1項の補助事業により都道府県が交付する補助金の交付額の1/2に相当する額以内の額とする。

(補助事業の基準)

第14条 国庫補助金の交付対象となる都道府県の行う補助事業は、次の各号に掲げる基準に適合するものとする。

- (1) 補助対象事業者は、第7条第3項の要件に該当する者とする。
 - (2) 補助対象車両は、主として生活交通路線の運行の用に供する車両とし、車両の種別は次に掲げるものとする。
 - (イ) 大型車両は、長さ9m以上又は定員61人以上の車両とする。
 - (ロ) 小型車両は、長さ7m以下かつ定員29人以下の車両とする。
 - (ハ) 中型車両は、大型車両及び小型車両以外の車両とする。
 - (ニ) 低床型車両は、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両とする。
 - (3) 補助対象車両費の額は、1両につき(イ)又は(ロ)のいずれか少ない額を限度とし、補助事業の交付額は、補助対象車両費に相当する額とする。ただし、沖縄県にあっては(イ)についてはこれに30万円を加算した額とする。
 - (イ) 大型車両については、800万円(消費税を除く)、中型車両及び小型車両については、950万円(消費税を除く)、低床型車両については、1,500万円(消費税を除く)とする。
 - (ロ) 実費購入費から残存価格として10%を控除した額(消費税を除く)
2. 都道府県は、補助対象事業者に対し、第1項の補助事業により取得した車両を当該取得の日から5年間善良なる管理者の注意をもって管理するとともに、補助金の交付の目的に従って使用し、その効率的な運用を図るよう条件を附するものとする。

(国庫補助金の交付の申請)

第15条 国庫補助金の交付を受けようとする都道府県の知事は、第4号様式による車両購入費国庫補助金交付申請書に前条第1項の補助対象事業者よりなされた補助金の交付の申請の内容を記載した書面の写しを添えて、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の12月20日までに国土交通大臣に提出するものとする。

(補助事業の変更の承認)

第16条 都道府県知事は、第14条第1項の補助事業の補助対象車両の国庫補助金の交付額の変更を生じる場合は、変更の内容及び変更理由を記載した補助事業変更承認申請書を国土交通大臣に提出し、その承認を受けるものとする。

(国庫補助金の交付決定及び額の確定等)

第17条 第9条の規定は、本章の補助について準用する。この場合において、国庫補助金の交付の決定及び額の確定通知書は第5号様式のとおりとする。

2. 都道府県知事は、前項の規定により通知を行うに当たっては、第14条第1項の補助事業の補助対象事業者より提出された車両購入実績報告書の写しを添付するものとする。

(準用規定)

第18条 第10条及び第11条の規定は、本章の補助について準用する。

第2編 特別指定生活路線運行費補助金

第1章 路線運行費補助金

(定義)

第19条 本編において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 補助ブロック
別表1に定める地域ブロックをいう。
- (2) 地域協議会
地域における生活交通路線の確保のため各都道府県が主体となり、地方運輸局、関係市町村及び関係事業者等の構

成員によって設置されるものをいう。)

- (3) 乗合バス事業者
道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業を営業者をいう。
- (4) 貸切バス事業者
道路運送法第3条第1号ロの一般貸切旅客自動車運送事業を営業者をいう。
- (5) 第2種生活路線
地方バス路線運行維持対策要綱（平成13年5月15日国自旅第16号の2）第2.1.(2)の第2種生活路線をいう。
- (6) 第3種生活路線
地方バス路線運行維持対策要綱（平成13年5月15日国自旅第16号の2）第2.1.(3)の第3種生活路線をいう。
- (7) 特別指定生活路線
第2種生活路線又は第3種生活路線の要件を満たしたバス路線又はこれに関連する路線であって、知事が一定期間地域住民の生活上必要であると認めるとともに次に掲げるような先駆的な取り組みであると認めて指定したもの。
(イ) 他の行政目的等により運行されているバスから路線バスに一元化を図るもの
(ロ) 路線の再編成により運行の効率化を図るもの
- (8) 補助対象期間
国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の10月1日から当該会計年度の9月30日までの間に運行を開始した日から1年間を限度に当該会計年度の3月31日までの期間をいう。
または、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の4月2日から9月30日までに特別指定生活路線として指定を受け運行を開始した路線であって、運行を開始した日から1年間の運行が、補助金の交付を受けようとする会計年度をまたぐ場合においては、当該年度の4月1日から運行を開始した日より1年間を満了する日までの期間をいう。ただし、地域協議会において当該会計年度の前年度の3月31日までに第22条第1項第1号の運行計画に係る協議を終了した特別指定生活路線においては、当該会計年度の4月2日以降に当該路線の運行を開始した場合にあっては、当該会計年度の4月1日から運行を開始したものとみなす。
- (9) 地域キロ当たり標準経常費用
乗合バス事業の運賃原価算定基準により算定された補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度における乗合バス事業の標準原価に基づき算出される地方民営乗合バス事業者の当該補助ブロックを含む地域の実車走行キロ1キロメートル当たりの経常費用を基礎として、次式により計算して得られた額をいう。
地域実績キロ当たり標準経常費用×
(1 + 地域の過去3年間の平均増減率)
- (10) 補助対象費用
次式により得られた額と地域キロ当たり標準経常費用とを比較し、いずれか少ない方の額（沖縄県及び離島にあっては、次式により計算して得られた額）に当該運行系統の実車走行キロを乗じて得た額をいう。

補助対象期間における当該路線の運行に要した費用

補助対象期間における当該路線の実車走行キロ

- (11) 離島
離島振興法（昭和28年法律第72号）第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域に含まれる島、奄美群島振興開発特別措置法（昭和29年法律第189号）第1条に規定する奄美群島に属する島及び小笠原諸島振興開発特別措置法（昭和44年法律第79号）第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島並びに沖縄振興開発特別措置法（昭和46年法律第131号）第2条第2項に規定する離島に属する島をいう。

(国庫補助金の交付対象都道府県)

第20条 国庫補助金の交付対象となる都道府県は、管轄区域内において乗合バス事業者及び市町村に対し、第22条の基準に適合する補助事業を行う都道府県とする。

(国庫補助金の交付額)

第21条 国庫補助金の交付額は、予算の範囲内において、「次条第1項の補助事業により都道府県が交付する補助金の交付額」及び「これと協調して市町村が交付する補助金の交付額」の合計額の1/2に相当する額以内の額とする。

(補助事業の基準)

第22条 国庫補助金の交付対象となる都道府県の行う補助事業は、次の各号に掲げる基準に適合するものとする。

(1) 補助対象事業者は、乗合バス事業者及び市町村(市町村からの依頼により道路運送法第21条第2号の許可を受けて運行する貸切バス事業者を含む。)とする。

また、原則として補助対象事業者は、地域協議会における協議の結果に基づいて路線の運行計画等を定めるものとする。

(2) 補助対象路線は、特別指定生活路線であって、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の10月1日から当該会計年度の9月30日までの間に当該路線の運行を開始した日から当該会計年度の12月31日までの期間に当該路線の運行によって得た収益が同期間の当該路線の補助対象費用に達していないものとする。

(3) 補助対象路線は、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の4月2日から9月30日までに特別指定生活路線として指定を受け運行を開始した路線であって、運行を開始した日から1年間の運行が、補助金の交付を受けようとする会計年度をまたぐ場合においては、当該会計年度の4月1日から当該運行系統が運行を開始した日から1年間を満了する日までの期間に当該路線の運行によって得た収益が同期間の当該路線の補助対象費用に達していないものとする。

(4) 補助対象経費の額は、補助対象費用と運送収益との差額とする。ただし、1路線650万円又は当該特別指定生活路線に係る平成12年度の第2種及び第3種生活路線における補助対象経常費用と経常収益との差額のいずれか少ない額を限度とする。

ただし、前号の補助対象路線においては、前年度に交付された国庫補助金の額と補助対象経費の額との合計額は、1路線650万円又は当該特別指定生活路線に係る第2種及び第3種生活路線における補助対象経常費用と経常収益との差額のいずれか少ない額を限度とする。

2. 第1項の補助事業の要件成否の決定は、補助を受けようとする会計年度の9月30日における状態に応じて決定するものとする。

(国庫補助金の交付の申請)

第23条 国庫補助金の交付を受けようとする都道府県の知事は、第6号様式による特別指定生活路線運行費国庫補助金交付申請書に前条第1項の補助対象事業者よりなされた補助金の交付の申請の内容を記載した書面の写し及び前条第1項の補助対象事業者より市町村へなされた補助金の交付の申請の内容を記載した書面の写しを添えて、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の2月1日までに国土交通大臣に提出するものとする。

なお、国庫補助金の交付の申請時における補助対象経費の算出(推定)については、別紙のとおりとする。

(国庫補助金の交付決定)

第24条 国土交通大臣は、前条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、都道府県知事から当該補助事業に係る補助金の交付の決定の通知を受理した後、国庫補助金の交付の決定を行い、第7号様式による国庫補助金の交付の決定通知書をもって当該都道府県にその旨を通知する。

(実績報告)

第25条 国庫補助金の交付を受けようとする都道府県の知事は、当該路線の補助期間の運行の実績について、翌年度の4月10日までに第8号様式による補助対象事業実績報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。

(国庫補助金の額の確定)

第26条 国土交通大臣は、前条の規定により提出された当該補助対象路線の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、都道府県知事から当該補助事業に係る補助金の額の確定を受理した後、国庫補助金の額の確定を行い、第9号様式による国庫補助金の額の確定通知書をもって当該都道府県にその旨を通知する。

(準用規定)

第27条 第10条及び第11条の規定は、本章の補助について準用する。

第2章 車両購入費補助金

(国庫補助金の交付対象都道府県)

第28条 国庫補助金の交付対象となる都道府県は、管轄区域内において乗合バス事業者及び市町村に対し、第30条の基準に

適合する補助事業を行う都道府県とする。

(国庫補助金の交付額)

第29条 国庫補助金の交付額は、予算の範囲内において、「次条第1項の補助事業により都道府県が交付する補助金の交付額」及び「これと協調して市町村が交付する補助金の交付額」の合計額の1/2に相当する額を限度とする。

(補助事業の基準)

第30条 国庫補助金の交付対象となる都道府県が行う補助事業は、次の各号に掲げる事業で当該各号に掲げる基準に適合するものとする。

- (1) 補助対象事業者は、第22条第1項第1号の要件に該当するものとする。
 - (2) 補助対象車両は、主に特別指定生活路線の運行の用に供する車両とし、車両の種別は次に掲げるものとする。
 - (イ) 大型車両は、長さ9 m以上又は定員61人以上の車両とする。
 - (ロ) 小型車両は、長さ7 m以下かつ定員29人以下の車両とする。
 - (ハ) 中型車両は、大型車両及び小型車両以外の車両とする。
 - (ニ) 低床型車両は、地上から車両の床面までの地上高が65 cm以下の車両であって、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両とする。
 - (3) 補助対象車両は、中型車両、小型車両及び低床型車両とする。ただし低床型車両の長さ、乗車定員は中型車両及び小型車両に準ずる。
 - (4) 補助対象車両費の額は、1両につき(イ)又は(ロ)のいずれか少ない額を限度とし、補助事業の交付額は、補助対象車両費に相当する額とする。ただし、沖縄県にあっては(イ)についてはこれに30万円を加算した額とする。
 - (イ) 中型車両及び小型車両については、950万円(消費税を除く)、低床型車両については、1,500万円(消費税を除く)とする。
 - (ロ) 実費購入費から残存価格として10%を控除した額(消費税を除く)
2. 都道府県は、補助対象事業者に対し、第1項の補助事業により取得した車両を当該取得の日から5年間善良なる管理者の注意をもって管理するとともに、補助金の交付の目的に従って使用し、その効率的な運用を図るよう条件を附するものとする。

(国庫補助金の交付の申請)

第31条 国庫補助金の交付を受けようとする都道府県の知事は、第10号様式による車両購入費国庫補助金交付申請書に前条第1項の補助事業の補助対象事業者よりなされた補助金の交付の申請の内容を記載した書面の写し及び前条第1項の補助対象事業の補助対象事業者より市町村へなされた補助金の交付の申請の内容を記載した書面の写しを添えて、国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の12月20日までに国土交通大臣に提出するものとする。

(国庫補助金の交付決定)

第32条 国土交通大臣は、前条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、都道府県知事から当該補助事業に係る補助金の交付の決定の通知を受理した後、国庫補助金の交付の決定を行い、第11号様式による国庫補助金の交付の決定通知書をもって当該都道府県にその旨を通知する。

(補助事業の変更の承認)

第33条 都道府県知事は、第30条第1項の補助事業の補助対象車両の国庫補助金の交付額の変更を生じる場合は、変更の内容及び変更理由を記載した補助事業変更承認申請書を国土交通大臣に提出し、その承認を受けなければならない。

(実績報告)

第34条 国庫補助金の交付を受けようとする都道府県の知事は、補助対象事業者から実績報告を受けた後、すみやかに第12号様式による補助対象事業実績報告書を国土交通大臣に提出しなければならない。

(国庫補助金の額の確定)

第35条 国土交通大臣は、前条の規定により提出された当該補助対象事業の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、都道府県知事から当該補助事業に係る補助金の額の確定の通知を受理した後、国庫補助金の額の確定を行い、第13号様式による国庫補助金の額の確定通知書をもって当該都道府県にその旨を通知する。

(準用規定)

第36条 第10条及び第11条の規定は、本章の補助について準用する。

附 則 (平成13年5月15日国自旅第16号)

1. この交付要綱は、平成13年度から適用する。ただし、平成12年10月1日から平成13年3月31日までの補助対象期間に係る「第2種生活路線維持費国庫補助金」、「第3種生活路線運行費国庫補助金」については「地方バス路線維持費補助金交付要綱」に基づいて補助するものとする。
2. この要綱は、5年後に見直しを行うものとする。

附 則 (平成14年6月25日国自旅第45号)

1. この交付要綱は、平成14年度から適用する。
2. 平成14年6月30日までの第3条第5項の適用については、同項中「運輸監理部長又は運輸支局長」とあるのは「陸運支局長」と、「札幌運輸支局長」とあるのは「札幌陸運支局長」とする。

別表

補助ブロック一覧表

ブロック名	適応地域	備考
北北海道	旭川、帯広、釧路及び北見運輸支局管内	
南北海道	札幌、函館及び室蘭運輸支局管内	
東北	青森県、岩手県、宮城県及び福島県	
羽越	秋田県、山形県及び新潟県	
長野	長野県	
北関東	群馬県、栃木県及び茨城県	
千葉	千葉県	
武蔵・相模	埼玉県、東京都三多摩地区及び神奈川県	京浜及び山梨・静岡ブロックに属する地域を除く。
京浜	東京都特別区、三鷹市、武蔵野市、調布市、狛江市、川崎市及び横浜市	
山梨・静岡	山梨県、静岡県及び神奈川県西部	
東海	愛知県、三重県及び岐阜県	
北陸	福井県、石川県及び富山県	
北近畿	滋賀県、京都府及び兵庫県	京阪神に属する地域を除く。
南近畿	奈良県及び和歌山県	
京阪神	大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）	
東中国	岡山県、鳥取県及び島根県	
西中国	広島県及び山口県	
四国	香川県、愛媛県、徳島県及び高知県	
北九州	福岡県、佐賀県、長崎県及び大分県	
南九州	熊本県、宮崎県及び鹿児島県	
沖縄	沖縄県	

◇北海道生活交通路線維持対策事業費補助金交付要綱（14年度）

平成14年 9月27日
交 企 第 215 号

知事は、路線バス等が住民にとって必要不可欠でありながら、過疎現象等による輸送人員の減少のため地域住民の生活に必要なバス路線の維持が困難となっている現状に鑑み、市町村との適切な役割分担を図りながら、生活交通路線として必要なバス路線等を維持確保するため、予算の範囲内で補助金を交付することとし、その取扱いについては、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）、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律施行令（昭和30年政令第255号）、バス運行対策費補助金交付要綱（（平成14年6月25日付け国自旅第45号）以下「国庫補助金交付要綱」という。）及び北海道補助金等交付規則（昭和47年北海道規則第34号）に定めるほか、この要綱の定めるところによる。

第1編 生活交通路線維持費補助金

第1章 総則

（定義）

- 第1条 本編において、「補助ブロック」、「地域協議会」、「生活交通路線」、「乗合バス事業者」、「補助対象期間」、「輸送量」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「乗合バス事業者キロ当たり経常費用」、「補助対象経常費用」及び「離島」というのは、国庫補助金交付要綱第2条の「補助ブロック」、「地域協議会」、「生活交通路線」、「乗合バス事業者」、「補助対象期間」、「輸送量」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「乗合バス事業者キロ当たり経常費用」、「補助対象経常費用」及び「離島」をいう。
- 2 本編において、「支庁生活交通確保対策協議会」とは、地域における生活交通路線の確保のために各支庁単位で設置された地域協議会をいう。
- 3 本編において、「北海道生活交通確保対策協議会」とは、北海道における生活交通路線の確保のために全道単位で設置された地域協議会をいう。

第2章 北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画

（北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画の策定）

- 第2条 支庁生活交通確保対策協議会（以下、「支庁協議会」という。）は、地域住民の生活に必要と認められる生活交通路線等について次の事項を記載した生活交通路線維持確保3ヵ年地域計画（以下、「地域計画」という。）を策定し、北海道生活交通確保対策協議会（以下、「全道協議会」という。）に提出するものとする。全道協議会は、支庁協議会から提出された地域計画を集約・協議し、北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画を策定して知事に提出し、知事は、全道協議会の協議結果に基づき北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画を策定する。
- (1) 生活交通の確保に関する基本方針
- (2) 生活交通路線等の概要
- 2 前項の地域計画については、第1号様式による生活交通路線維持確保3ヵ年地域計画書（1通）を生活交通路線維持確保3ヵ年計画に係る事業者（以下、「関係事業者」という。）が補助金を受けようとする会計年度の5月31日までに全道協議会に提出するものとする。
- 3 支庁協議会は、全道協議会に提出した地域計画を変更しようとするときは、第2号様式による生活交通路線維持確保3ヵ年地域計画変更届出書を全道協議会に提出し、当該変更届に係る全道協議会の協議結果に基づき知事が北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画を変更する。

（北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画の実施）

- 第3条 関係事業者は、北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画の実施に努めなければならない。
- 2 知事は、北海道生活交通路線維持確保3ヵ年計画が計画どおり実施されていないため、生活交通路線の確保に支障が生じるおそれがあると認められるときは、関係事業者に対し、その実施のために必要な措置を講ずることを求めることができる。

- 3 知事は、第2項の計画に係る事業者が当該求めに係る措置を講じていないため補助金交付の目的達成が困難となると認めるときは、補助金の全部又は一部の不交付の措置をとることができる。

第3章 路線維持費補助金

(補助対象事業者)

第4条 補助対象事業者は、乗合バス事業者であって、知事が定める次の要件の下で、最も少ない補助金で生活交通路線を運行する者とする。

- (1) 支庁生活交通確保対策協議会において地域住民にとって必要と認められた運行サービスの提供ができること。
- (2) 生活交通路線の運行において十分な安全性等の確保ができること。

(補助対象路線)

第5条 補助対象路線は、生活交通路線であって、補助対象期間に当該生活交通路線の運行によって得た経常収益の額が同期間の当該生活交通路線の補助対象経常費用に達していないものとする。

(補助対象路線の決定)

第6条 補助対象路線の要件成否の決定は、当該補助対象期間の末日における状態に応じて決定するものとする。

(補助対象経費の額)

第7条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益との差額とする。ただし、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であって、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超えるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。

$$\text{当該生活交通路線の補助対象経常費用と経常収益との差額} \times \left(\frac{\text{当該生活交通路線の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該生活交通路線の総キロ程}} \right)$$

- 2 補助対象経費の額は、平均乗車密度が5人未満の生活交通路線については、当該運行系統の輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。

(補助対象経費の限度額)

第8条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする。

ただし、複数年単位で当該生活交通路線を運行する乗合バス事業者を決定している場合における2年目以降の補助対象経費の額については、前年度の補助対象経費の額（前年度が複数年契約における初年度であって当該年度の始期から9月30日までの期間が1年に満たない場合にあっては、当該年度の始期から9月30日までの補助対象経費の額の1年間相当分の額）を限度とするものとする。

(補助金の交付の申請)

第9条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第24号様式（北海道補助金等交付規則に定める申請書等の様式（昭和49年4月1日付け北海道告示第804号）をいう。以下同じ。）による生活交通路線維持費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第10条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象経費の額の合計額とする。

(補助金交付の条件)

第11条 補助事業者に補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づ

く知事の処分に違反したとき。

ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。

- (2) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
- (3) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

（補助金の交付の決定及び額の確定）

第12条 知事は、第9条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

（補助金の経理等）

第13条 補助金の交付を受けた乗合バス事業者は、補助金に係る経理について、他の経理と明確に区別した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくものとする。

- 2 乗合バス事業者は、前項の帳簿及び補助金の経理に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しておくものとする。

（補助金の交付の取り消し及び返還）

第14条 知事は、補助金の交付を受けた乗合バス事業者が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又は既に交付した補助金の全部若しくは一部の返還を命ずることができる。

- (1) この補助金を他の用途に使用したとき。
- (2) 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
- (3) 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。

第4章 車両購入費補助金

（補助対象事業者）

第15条 補助対象事業者は、第4条の要件に該当する者とする。

（補助金の交付額）

第16条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象車両費に相当する額とする。

（補助対象車両）

第17条 補助対象車両は、主として生活交通路線の運行の用に供する車両とし、車両の種別は次に掲げるものとする。

- (1) 大型車両は、長さ9 m以上又は定員61人以上の車両とする。
- (2) 小型車両は、長さ7 m以下かつ定員29人以下の車両とする。
- (3) 中型車両は、大型車両及び小型車両以外の車両とする。
- (4) 低床型車両は、地上から車両の床面までの地上高が65 c m以下の車両であって、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両とする。

（補助対象車両費の限度額）

第18条 補助対象車両費の額は、1両につき次の(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額を限度とする。

- (1) 大型車両については、800万円（消費税を除く。）、中型車両及び小型車両については、950万円（消費税を除く。）、低床型車両については、1,500万円（消費税を除く。)
- (2) 実費購入費から残存価格として10%を控除した額（消費税を除く。)

（補助金の交付の申請）

第19条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第25号様式による生活交通路線車両購入費補助金交付申請書に知事の定

める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金交付の条件)

第20条 補助事業者は補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 補助対象事業の執行を中止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、知事の承認を受けなければならない。
 - (2) 補助対象事業遂行が困難となったときは、速やかに知事に報告し、その指示を受けなければならない。
 - (3) この補助金の交付の決定後における事情の変更により特別の必要が生じたときはこの決定の全部若しくは一部を取り消し、又はこの決定の内容若しくはこれに付けた条件を変更することがある。
 - (4) 補助対象事業が完了したとき（廃止の承認を受けたときを含む。）は、速やかに補助事業等実績報告書を知事に提出しなければならない。
 - (5) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。補助金の額の確定があった後においても、また同様とする。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。
 - (6) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
 - (7) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
 - (8) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。
- 2 第23条のかつこ書による申請の場合には、次の条件を付するものとする。
- (1) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。
 - (2) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
 - (3) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
 - (4) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

(補助対象事業の変更の承認)

第21条 補助事業者は、補助金の変更が生ずる場合、遅滞なく変更内容及び変更理由を記載した補助事業変更承認申請書を知事に提出し、その承認を受けるものとする。

(補助対象事業の完了期限)

第22条 補助事業者は、補助金の交付を受けようとする会計年度の2月20日までに補助対象車両の購入を完了するものとする。

(実績報告)

第23条 補助対象事業者は、補助対象車両の購入を完了した場合は、その完了後20日以内（当該購入が第19条の規定により補助金の交付申請をする日の20日以前に終了している場合は、当該申請と同時に）に総企第26号様式による生活交通路線車両購入費補助金に係る補助事業実績報告書を知事に提出するものとする。

(補助金の交付の決定及び額の確定等)

第24条 知事は、第19条の規定により提出された申請書及び第23条の規定により提出された当該補助事業の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(準用)

第25条 第13条及び第14条の規定は、本章の補助について準用する。

第5章 雑則

(補助対象事業者の決定)

第26条 補助対象事業者の要件成否の決定は、当該補助対象期間の末日における状態に応じて行うものとする。

第2編 特別指定生活路線運行費補助金

第1章 総則

(定義)

第27条 本編において、「補助ブロック」、「地域協議会」、「乗合バス事業者」、「貸切バス事業者」、「第2種生活路線」、「第3種生活路線」、「特別指定生活路線」、「補助対象期間」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「補助対象費用」及び「離島」というのは、国庫補助金交付要綱第19条の「補助ブロック」、「地域協議会」、「乗合バス事業者」、「貸切バス事業者」、「第2種生活路線」、「第3種生活路線」、「特別指定生活路線」、「補助対象期間」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「補助対象費用」及び「離島」をいう。

第2章 路線運行費補助金

(補助対象事業者)

第28条 補助対象事業者は、乗合バス事業者及び市町村（市町村からの依頼により道路運送法第21条第2号の許可を受けて運行する貸切バス事業者を含む。）とする。

また、原則として補助対象事業者は、地域協議会における協議の結果に基づいて路線の運行計画等を定めるものとする。

(補助対象路線)

第29条 補助対象路線は、次の(1)又は(2)のいずれかに該当する路線とする。ただし、補助対象事業者が、乗合バス事業者又は貸切バス事業者の場合にあっては、市町村が、補助対象期間において生じた当該路線の補助対象経費の額の4分の1に相当する額を当該補助対象事業者に対し補助することを要する。

- (1) 特別指定生活路線であって、補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の10月1日から当該会計年度の9月30日までの間に当該路線の運行を開始した日から当該会計年度の12月31日までの期間に当該路線の運行によって得た収益が同期間の当該路線の補助対象費用に達していないもの。
- (2) 国庫補助金の交付を受けようとする会計年度の前年度の4月2日から9月30日までに特別指定生活路線として指定を受け運行を開始した路線であって、運行を開始した日から1年間の運行が、補助金の交付を受けようとする会計年度をまたぐ場合においては、当該会計年度の4月1日から当該運行系統が運行を開始した日から1年間を満了する日までの期間に当該路線の運行によって得た収益が同期間の当該路線の補助対象費用に達していないもの。
- (3) 補助対象路線の要件成否の決定は、補助を受けようとする会計年度の9月30日における状態に応じて決定するものとする。

(補助対象経費の額)

第30条 補助対象経費の額は、補助対象費用と運送収益との差額とする。

(補助対象経費の限度額)

第31条 補助対象経費の額は、1路線650万円又は当該特別指定生活路線に係る平成12年度の第2種及び第3種生活路線における補助対象経常費用と経常収益との差額のいずれか少ない額を限度とする。

ただし、第29条(2)の補助対象路線においては、前年度に交付された補助金の額と補助対象経費の額との合計額は、1路線650万円又は当該特別指定生活路線に係る第2種及び第3種生活路線における補助対象経常費用と経常収益との差額のいずれか少ない額を限度とする。

(補助金の交付の申請)

第32条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第27号様式による特別指定生活路線運行費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて、補助金の交付を受けようとする会計年度の1月15日までに知事に提出するものとする。なお、補助金の交付の申請時における補助対象経費の算出(推定)については、国庫補助金交付要綱第23条第1項に定める別紙のとおりとする。

(補助金の交付額)

第33条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象経費の額の合計額とする。ただし、補助対象事業者が、乗合バス事業者又は貸切バス事業者の場合にあつては、補助対象経費の4分の3に相当する額とする。

(補助金交付の条件)

第34条 補助事業者に補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 補助対象事業の執行を中止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、知事の承認を受けなければならない。
- (2) 補助対象事業遂行が困難となったときは、速やかに知事に報告し、その指示を受けなければならない。
- (3) この補助金の交付の決定後における事情の変更により特別の必要が生じたときは、この決定の全部若しくは一部を取り消し、又はこの決定の内容若しくはこれに付けた条件を変更することがある。
- (4) 補助対象事業が完了したとき(廃止の承認を受けた時を含む。)は、速やかに補助事業等実績報告書を知事に提出しなければならない。
- (5) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。補助金の額の確定があつた後においても、また同様とする。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があつたとき。
- (6) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかつたときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額(その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額)につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
- (7) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

(補助金の交付の決定)

第35条 知事は、第32条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(実績報告)

第36条 補助金の交付を受けようとする事業者は、当該路線の補助対象期間の運行の実績について、翌年度の4月5日までに総企第28号様式による特別指定生活路線運行費補助金実績報告書を知事に提出するものとする。

(補助金の額の確定)

第37条 知事は、第36条の規定により提出された当該補助対象路線の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(準用)

第38条 第13条及び第14条の規定は、本章の補助について準用する。

第3章 車両購入費補助金

(補助対象事業者)

第39条 補助対象事業者は、第28条の要件に該当する者とする。

(補助対象車両)

第40条 補助対象車両は、主に特別指定生活路線の運行の用に供する車両とし、次に掲げるもののうち、中型車両、小型車両及び低床型車両とする。ただし、低床型車両における車両の長さ及び乗車定員については、中型車両及び小型車両に準ずるものとする。なお、補助対象事業者が、乗合バス事業者又は貸切バス事業者の場合にあっては、市町村が、補助対象車両費の額の4分の1に相当する額を当該補助対象事業者に対し補助することを要する。

- (1) 大型車両は、長さ9 m以上又は定員61人以上の車両とする。
- (2) 小型車両は、長さ7 m以下かつ定員29人以下の車両とする。
- (3) 中型車両は、大型車両及び小型車両以外の車両とする。
- (4) 低床型車両は、地上から車両の床面までの地上高が65 cm以下の車両であって、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両とする。

(補助対象車両費及びその限度額)

第41条 補助対象車両費は、補助対象車両の購入費とする。

2 補助対象車両費の額は、1両につき次の(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額を限度とする。

- (1) 中型車両及び小型車両については、950万円（消費税を除く。）、低床型車両については、1,500万円（消費税を除く。）、
- (2) 実費購入費から残存価格として10%を控除した額（消費税を除く。）、

(補助金の交付申請)

第42条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第29号様式による特別指定生活路線車両購入費補助金交付申請書に、知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第43条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象車両費に相当する額とする。ただし、補助対象事業者が、乗合バス事業者又は貸切バス事業者の場合にあっては、補助対象車両費の4分の3に相当する額とする。

(補助金交付の条件)

第44条 補助事業者が補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 補助対象事業の執行を中止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、知事の承認を受けなければならない。
- (2) 補助対象事業遂行が困難となったときは、速やかに知事に報告し、その指示を受けなければならない。
- (3) この補助金の交付の決定後における事情の変更により特別の必要が生じたときは、この決定の全部若しくは一部を取り消し、又はこの決定の内容若しくはこれに付けた条件を変更することがある。
- (4) 補助対象事業が完了したとき（廃止の承認を受けた時を含む。）は、速やかに補助事業等実績報告書を知事に提出しなければならない。
- (5) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。補助金の額の確定があった後においても、また同様とする。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づ

く知事の処分に違反したとき。

ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。

- (6) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間についてはその納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
 - (7) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けないで補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
 - (8) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。
- 2 第47条のかつこ書による申請の場合には、次の条件を付するものとする。
- (1) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - (2) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
 - (3) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けないで補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
 - (4) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

（補助対象事業の変更の承認）

第45条 補助対象事業者は、補助金の変更が生ずる場合、遅滞なく変更内容及び変更理由を記載した補助事業変更承認申請書を知事に提出し、その承認を受けるものとする。

（補助対象事業の完了期限）

第46条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとする会計年度の2月20日までに補助対象車両の購入を完了するものとする。

（実績報告）

第47条 補助対象事業者は、補助対象車両の購入を完了した場合は、その完了後20日以内（当該購入が第42条の規定により補助金の交付申請をする日の20日以前に終了している場合は、当該申請と同時に）に総企第30号様式による特別指定生活路線車両購入費補助金に係る補助事業実績報告書を知事に提出するものとする。

（補助金の交付の決定及び額の確定等）

第48条 知事は、第42条の規定により提出された申請書及び第47条の規定により提出された当該補助事業の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

（準用）

第49条 第13条及び第14条の規定は、本章の補助について準用する。

第4章 雑則

（補助対象事業者の決定）

第50条 補助対象事業者の要件成否の決定は、補助を受けようとする会計年度の9月30日における状態に応じて行うものと

する。

第3編 準生活交通路線維持費補助金

第1章 総則

(定義)

第51条 本編において、「補助ブロック」、「地域協議会」、「生活交通路線」、「乗合バス事業者」、「輸送量」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「乗合バス事業者キロ当たり経常費用」、「補助対象経常費用」及び「離島」というのは、第1条の「補助ブロック」、「地域協議会」、「生活交通路線」、「乗合バス事業者」、「輸送量」、「地域キロ当たり標準経常費用」、「乗合バス事業者キロ当たり経常費用」、「補助対象経常費用」及び「離島」と同義である。なお、「補助対象期間」とは、本編補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間をいう。

- 2 本編において、「公営バス事業者」とは、地方公共団体が経営主体である乗合バス事業者をいう。
- 3 本編において、「黒字事業者等」とは、補助対象期間内において、道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号イの一般乗合旅客自動車運送事業で経常利益を生じている者又は資本金の8%を超える利益の配当を行っている者（「黒字事業者」という。）、並びに、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和61年法律第88号）第1条第1項に規定する旅客会社及びバス事業の分離計画の承認を受けてこれらの会社よりその経営を分離した乗合バス事業者をいう。
- 4 本編において、「過疎市町村」とは、過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条に定める過疎地域をその区域とする市町村をいう。
- 5 本編において、「準生活交通路線」とは、第1条第1項に定める「生活交通路線」以外の路線であって、地域協議会において地域住民の生活に必要な旅客自動車輸送の確保のために、維持・確保が必要と認められ、知事が指定した次の(1)及び(2)に掲げる路線をいう。
 - (1) 複数市町村にまたがる路線で、次に掲げるアからウの要件をすべて満たすもの（以下「複数市町村路線」という。）。ただし、この要件成否の決定は、平成13年3月31日における市町村の状態に応じて決定するものとする。
 - ア キロ程が10km以上のもの。
 - イ 1日当たりの輸送量が15～150人のもの。ただし、平成13年10月1日から平成14年9月30日にあつては、1日当たりの輸送量が10～150人のもの。
 - ウ 1日当たりの運行回数が3回以上のもの。ただし、平成13年10月1日から平成14年9月30日にあつては、1日当たりの運行回数が2回以上のもの。
 - (2) 同一市町村内を運行する路線で、次に掲げるアからウの要件をすべて満たすもの（以下「同一市町村路線」という。）。ただし、過疎市町村以外の市町村内の同一市町村路線に係る運行主体が、黒字事業者等である場合は、次のアからウのただし書きを適用しないものとする。また、次のアからウにおけるただし書きの要件を全て満たす過疎市町村以外の市町村内の同一市町村路線については、平成14年4月1日以降適用しない。
 - ア キロ程が20km以上のもの。ただし、平成13年10月1日から平成14年9月30日にあつては、キロ程が10km以上のもの。
 - イ 1日当たりの輸送量が15～150人のもの。ただし、平成13年10月1日から平成14年9月30日にあつては、1日当たりの輸送量が10～150人のもの。
 - ウ 1日当たりの運行回数が3回以上のもの。ただし、平成13年10月1日から平成14年9月30日にあつては、1日当たりの運行回数が2回以上のもの。
- 6 本編において、「支庁生活交通確保対策協議会」とは、地域における生活交通路線の確保のために各支庁単位で設置された地域協議会をいう。

第2章 路線維持費補助金

(補助対象事業者)

第52条 補助対象事業者は、乗合バス事業者であつて、知事が定める次の要件の下で、最も少ない補助金で準生活交通路線を運行する者とする。ただし、公営バス事業者については補助対象事業者から除外する。

- (1) 支庁生活交通確保対策協議会において地域住民にとって必要と認められた運行サービスの提供ができること。
- (2) 準生活交通路線の運行において十分な安全性等の確保ができること。

(補助対象路線)

第53条 補助対象路線は、補助対象期間に当該運行系統の運行によって得た経常収益の額が同期間の当該運行系統の補助対象経常費用に達していない準生活交通路線であって、市町村が当該路線の補助対象経費に対し次の補助を行うものとする。

- (1) 複数市町村路線又は過疎市町村内の同一市町村路線にあつては、市町村が当該路線の補助対象経費の額の2分の1に相当する額を補助するもの。ただし、平成14年4月1日以降については、黒字事業者等が運行主体である場合の第51条第5項(1)イ及びウにおけるただし書き及び第51条第5項(2)アからウにおけるただし書きの路線にあつては、市町村が当該路線の補助対象経費の額の3分の1に相当する額を補助するもの。
- (2) 過疎市町村以外の市町村内の同一市町村路線にあつては、市町村が当該路線の補助対象経費の額の3分の2に相当する額を補助するもの。

(補助対象路線の決定)

第54条 補助対象路線の要件成否の決定は、当該補助対象期間の末日における状態に応じて決定するものとする。

(補助対象経費の額)

第55条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用と経常収益の差額とする。ただし、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の準生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超えるものに係る補助対象経費の額は、次式により計算された額とする。

$$\text{当該準生活交通路線の補助対象経常費用と経常収益との差額} \times \left(\frac{\text{当該準生活交通路線の総キロ程} - \text{競合区間に係るキロ程}}{\text{当該準生活交通路線の総キロ程}} \right)$$

- 2 補助対象経費の額は、平均乗車密度が5人未満の準生活交通路線については、当該運行系統の輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)を運行回数とみなした場合の当該運行回数分に相当する額とする。

(補助対象経費の限度額)

第56条 補助対象経費の額は、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする。

ただし、複数年単位で当該準生活交通路線を運行する乗合バス事業者を決定している場合における2年目以降の補助対象経費の額については、前年度の補助対象経費の額(前年度が複数年契約における初年度であつて当該年度の始期から9月30日までの期間が1年に満たない場合にあつては、当該年度の始期から9月30日までの補助対象経費の額の1年間相当分の額)を限度とするものとする。

(補助金の交付の申請)

第57条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第31号様式による準生活交通路線維持費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第58条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、次に掲げる(1)及び(2)の合計額とする。

- (1) 第53条(1)の路線にあつては、補助対象経費の額の2分の1に相当する額。ただし、第53条(1)のただし書きの路線にあつては、補助対象経費の額の3分の1に相当する額。
- (2) 第53条(2)の路線にあつては、補助対象経費の額の3分の1に相当する額。

(補助金交付の条件)

第59条 補助事業者に補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 虚偽の申請その他不正な行為があつた場合は、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
- (2) 前項の規定による処分に関し、補助金の返還を命ぜられたときは、その命令に係る補助金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該補助金の額(その一部を納付した場合におけるその後の期間については、既納額を控除した額)につき年10.95パーセントの割合で計算した違約加算金を道に納付しなければならない。

- (3) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
- (4) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

（補助金の交付の決定及び額の確定）

第60条 知事は、第57条の規定により提出された申請書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

（補助金の経理等）

第61条 補助金の交付を受けた乗合バス事業者は、補助金に係る経理について、他の経理と明確に区別した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくものとする。

- 2 乗合バス事業者は、前項の帳簿及び補助金の経理に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しておくものとする。

（補助金の交付の取り消し及び返還）

第62条 知事は、補助金の交付を受けた乗合バス事業者が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、補助金の交付の決定の全部若しくは一部を取り消し、又は既に交付した補助金の全部若しくは一部の返還を命ずることができる。

- (1) この補助金を他の用途に使用したとき。
- (2) 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分違反したとき。
- (3) 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。

第3章 車両購入費補助金

（補助対象事業者）

第63条 補助対象事業者は、第52条の要件に該当する者とする。

（補助対象車両）

第64条 補助対象車両は、主として準生活交通路線の運行の用に供する車両とし、車両の種別は次に掲げるものとする。

- (1) 大型車両は、長さ9m以上又は定員61人以上の車両とする。
 - (2) 小型車両は、長さ7m以下かつ定員29人以下の車両とする。
 - (3) 中型車両は、大型車両及び小型車両以外の車両とする。
 - (4) 低床型車両は、地上から車両の床面までの地上高が65cm以下の車両であって、ノンステップ型又はワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両とする。
- 2 補助対象車両は、市町村が当該車両の補助対象車両費に対し次の補助を行うものとする。
 - (1) 複数市町村路線又は過疎市町村内の同一市町村路線の運行の用に供する車両にあつては、市町村が当該車両の補助対象車両費の2分の1に相当する額を補助するもの。ただし、黒字事業者等が運行主体である場合の第51条第5項(1)イ及びウにおけるただし書き及び第51条第5項(2)アからウにおけるただし書きの路線の運行の用に供する車両にあつては、市町村が当該車両の補助対象車両費の3分の1に相当する額を補助するもの。
 - (2) 過疎市町村以外の市町村内の同一市町村路線にあつては、市町村が当該車両の補助対象車両費の3分の2に相当する額を補助するもの。

（補助対象車両費及びその限度額）

第65条 補助対象車両費は、補助対象車両の購入費とする。

- 2 補助対象車両費の額は、1両につき次の(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額を限度とする。
 - (1) 大型車両については、800万円（消費税を除く。）、中型車両及び小型車両については、950万円（消費税を除く。）、低床型車両については、1,500万円（消費税を除く。)
 - (2) 実費購入費から残存価格として10%を控除した額（消費税を除く。)

(補助金の交付の申請)

第66条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第32号様式による準生活交通路線車両購入費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第67条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、次に掲げる(1)及び(2)の合計額とする。

- (1) 第64条第2項(1)の車両にあっては、補助対象車両費の2分の1に相当する額。ただし、第64条第2項(1)のただし書きの車両にあっては、補助対象車両費の3分の1に相当する額。
- (2) 第64条第2項(2)の車両にあっては、補助対象車両費の3分の1に相当する額。

(補助金交付の条件)

第68条 補助事業者に補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 補助対象事業の執行を中止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、知事の承認を受けなければならない。
 - (2) 補助対象事業遂行が困難となったときは、速やかに知事に報告し、その指示を受けなければならない。
 - (3) この補助金の交付の決定後における事情の変更により特別の必要が生じたときはこの決定の全部若しくは一部を取り消し、又はこの決定の内容若しくはこれに付けた条件を変更することがある。
 - (4) 補助対象事業が完了したとき（廃止の承認を受けたときを含む。）は、速やかに補助事業等実績報告書を知事に提出しなければならない。
 - (5) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。補助金の額の確定があった後においても、また同様とする。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。
 - (6) 前項の規定による処分に關し、補助金の返還を命ぜられたときは、その命令に係る補助金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該補助金の額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、既納額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約加算金を道に納付しなければならない。
 - (7) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
 - (8) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
 - (9) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。
- 2 第71条のかつこ書による申請の場合には、次の条件を付するものとする。
- (1) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。
 - (2) 前項の規定による処分に關し、補助金の返還を命ぜられたときは、その命令に係る補助金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該補助金の額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、既納額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約加算金を道に納付しなければならない。
 - (3) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。

- (4) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
- (5) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

(補助対象事業の変更の承認)

第69条 補助対象事業者は、補助金の変更が生ずる場合、遅滞なく変更内容及び変更理由を記載した補助事業変更承認申請書を知事に提出し、その承認を受けるものとする。

(補助対象事業の完了期限)

第70条 補助対象事業者は、補助金の交付を受けようとする会計年度の2月20日までに補助対象車両の購入を完了するものとする。

(実績報告)

第71条 補助対象事業者は、補助対象車両の購入を完了した場合は、その完了後20日以内（当該購入が第66条の規定により補助金の交付申請をする日の20日以前に終了している場合は、当該申請と同時）に総企第33号様式による準生活交通路線車両購入費補助金に係る補助事業実績報告書を知事に提出するものとする。

(補助金の交付の決定及び額の確定等)

第72条 知事は、第66条の規定により提出された申請書及び第71条の規定により提出された当該補助事業の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

(準用)

第73条 第61条及び第62条の規定は、本章の補助について準用する。

第4章 雑則

(補助対象事業者の決定)

第74条 補助対象事業者の要件成否の決定は、当該補助対象期間の末日における状態に応じて行うものとする。

第4編 市町村生活バス路線運行費補助金

第1章 総則

(定義)

第75条 本編において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 市町村生活バス路線 乗合バス路線が廃止された後に次に掲げるアからカの要件に該当する路線。ただし、平成13年度北海道地方バス路線維持費補助金交付要綱により地域生活バス路線として路線運行費補助の対象になっている路線で、次に掲げるエからカの要件に該当するものを含む。
- ア 輸送目的が当該廃止された乗合バス路線（以下「廃止路線」という。）の運行系統の輸送目的と概ね同じであること。
- イ 廃止路線が廃止されて1年以内で、かつ、平成13年4月1日以降に運行が開始されること。
- ウ 廃止路線の運行系統に競合して他の路線バス事業者の運行系統、鉄道又は軌道がないこと。
- エ 住民の利便性の観点から、官公庁、公民館、学校、病院、駅及びバスターミナル等の公共的施設を結び、かつ、集落間を効率的に運行すること。
- オ 有償運行を行うこと。
- カ 一定の輸送量があること。
- (2) 貸切バス事業者 道路運送法（昭和26年法律第183号）第3条第1号ロの一般貸切旅客自動車運送事業を営業者。

(補助対象事業者)

第76条 補助対象事業者は、市町村生活バス路線において、道路運送法第80条第1項ただし書の規定により許可を受けて運行を行う市町村又は同法第21条第2号の規定により許可を受けて運行を行う貸切バス事業者とする。ただし、貸切バス事業者にあつては、各補助対象事業者ごとに当該市町村生活バス路線に係る市町村が当該補助対象経費の10分の9に相当する額を当該貸切バス事業者に補助することを要する。

第2章 路線運行費補助金

(補助対象期間)

第77条 補助対象期間は、補助金の交付を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間とする。ただし、補助対象期間の途中において運行を開始した場合は、初年度に限り、運行を開始した日から、最初に到来する9月30日までの間を補助対象期間とする。

(補助対象経費及びその額)

第78条 補助対象経費は、市町村生活バス路線の運行に要する経費とし、その額は、市町村が補助対象事業者である場合にあっては市町村生活バス路線に係るバス事業の補助対象期間における運送費と運送収入との差額、貸切バス事業者が補助対象事業者である場合にあっては市町村生活バス路線に係るバス事業の補助対象期間における経常費用と経常収益との差額とする。

(補助金の交付の申請)

第79条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第34号様式又は総企第35号様式による市町村生活バス路線運行費補助金交付申請書に知事が別に定める書類を添えて、補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日まで知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第80条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、系統ごとに計算して得た補助対象経費の10分の1に相当する額の合計額とする。

(補助金交付の条件)

第81条 補助事業者に補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 虚偽の申請その他不正な行為があつた場合は、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
- (2) 前項の規定による処分に関し、補助金の返還を命ぜられたときは、その命令に係る補助金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該補助金の額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、既納額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約加算金を道に納付しなければならない。
- (3) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
- (4) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

第3章 車両購入費補助金

(補助対象車両)

第82条 補助対象車両は、主として市町村生活バス路線の運行に供する車両とし、車両の種別は次に掲げるものとする。

- (1) 大型車両は、長さ9m以上又は定員61人以上の車両とする。
- (2) 小型車両は、長さ7m以下かつ定員29人以下の車両とする。
- (3) 中型車両は、大型車両及び小型車両以外の車両とする。

2 補助対象車両は、原則として中型車両又は小型車両とする。ただし、地域において特別な事情等がある場合には、

大型車両についても補助対象車両と認める。

(補助対象車両費の限度額)

第83条 補助対象車両費は、補助対象車両の購入費とする。

2 補助対象車両費の額は、1両につき次の(1)又は(2)のうち、いずれか少ない額を限度とする。なお、補助対象車両費に係る消費税のうち、仕入れ控除を行う場合における仕入れ控除の対象となる消費税相当分については、補助対象としない。

- (1) 500万円
- (2) 実費購入費から残存価格として10%を控除した額

(補助金の交付の申請)

第84条 補助金の交付を受けようとする者は、総企第36号様式による市町村生活バス車両購入費補助金交付申請書に知事の定める書類を添えて、補助金の交付を受けようとする会計年度の10月31日までに知事に提出するものとする。

(補助金の交付額)

第85条 補助金の交付額は、予算の範囲内において、補助対象車両費の10分の1に相当する額の合計額とする。

(補助金交付の条件)

第86条 補助事業者に補助金等を交付する場合は、次の条件を付するものとする。

- (1) 補助対象事業の執行を中止し、又は廃止しようとするときは、あらかじめ、知事の承認を受けなければならない。
 - (2) 補助対象事業遂行が困難となったときは、速やかに知事に報告し、その指示を受けなければならない。
 - (3) この補助金の交付の決定後における事情の変更により特別の必要が生じたときは、この決定の全部若しくは一部を取り消し、又はこの決定の内容若しくはこれに付けた条件を変更することがある。
 - (4) 補助対象事業が完了したとき（廃止の承認を受けた時を含む。）は、速やかに補助事業等実績報告書を知事に提出しなければならない。
 - (5) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。補助金の額の確定があった後においても、また同様とする。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。
 - (6) 前項の規定による処分に關し、補助金の返還を命ぜられたときは、その命令に係る補助金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該補助金の額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、既納額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約加算金を道に納付しなければならない。
 - (7) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
 - (8) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けずに補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
 - (9) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。
- 2 第87条のかわりによる申請の場合には、次の条件を付するものとする。
- (1) 次の各号のいずれかに該当するときは、この補助金の交付の決定の全部又は一部を取り消し、当該取り消しに係る部分に関し、既に交付された補助金があるときは、その返還を命ずることがある。
 - ア この補助金を他の用途に使用したとき。
 - イ 補助対象事業の執行に関し、この補助金の交付の決定の内容又はこれに付けた条件その他法令又はこれに基づく知事の処分に違反したとき。
 - ウ 虚偽の申請その他不正な行為があったとき。

- (2) 前項の規定による処分に関し、補助金の返還を命ぜられたときは、その命令に係る補助金の受領の日から納付の日までの日数に応じ、当該補助金の額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、既納額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
- (3) 補助金の返還を命ぜられ、これを納期日までに納付しなかったときは、納期日の翌日から納付の日までの日数に応じ、その未納付額（その一部を納付した場合におけるその後の期間については、その納付金額を控除した額）につき年10.95パーセントの割合で計算した違約延滞金を道に納付しなければならない。
- (4) 補助金の交付の対象となった車両を知事の承認を受けないで補助金の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない。ただし、当該車両の取得の日から5年間を経過したときは、この限りでない。
- (5) 補助金に係る経理について、他の経理と明確に区分した帳簿を備え、その収支状況を明らかにしておくとともに、当該帳簿及び補助金に係る証拠書類を補助金の交付を受けた日の属する会計年度の終了後5年間保存しなければならない。

(実績報告)

第87条 補助対象事業者は、補助対象車両の購入を完了したとき（当該購入が第84条の規定により補助金の交付申請をする日の20日以前に終了している場合は、当該申請と同時に）は、総企第37号様式の市町村生活バス車両購入費補助金に係る補助事業実績報告書に知事の定める書類を添えて知事に提出するものとする。

(補助金の交付の決定及び額の確定等)

第88条 知事は、第84条の規定により提出された申請書及び第87条の規定により提出された当該補助事業の実績報告書を審査の上、これを正当と認めるときは、補助金の交付の決定及び額の確定を行い、当該申請者にその旨を通知する。

附 則

この交付要綱は、平成14年度から適用する。

◇広域行政圏の中心市町と、これに準じる市町村一覧

広域行政圏の中心市町	広域市町村圏の中心市町村に準じる市町村 (バス運行対策費補助金交付要綱第2条(3)の生活交通路線として都道府県知事が指定し国土交通大臣の承認)	
	広域行政圏名	市町村名
滝川市 富良野市 紋別市 帯広市 網走市 留萌市 稚内市 士別市 名寄市 深川市 函館市 静内町 浦河町 室蘭市 岩見沢市 釧路市 苫小牧市 小樽市 倶知安町 旭川市 江差町 北檜山町 根室市 中標津町 札幌市	札幌ふるさと市町村圏	江別市
		千歳市
	渡島広域市町村圏	木古内町
		森町
	後志広域市町村圏	岩内町
	中空知ふるさと市町村圏	砂川市
	南空知ふるさと市町村圏	夕張市
	留萌ふるさと市町村圏	羽幌町
	宗谷広域市町村圏	枝幸町
		利尻富士町
		浜頓別町
	北網ふるさと市町村圏	北見市
		美幌町
	遠紋地区広域市町村圏	遠軽町
		佐呂間町
	西胆振広域市町村圏	伊達市

◇生活交通確保のための地方財政措置の概要

地方公共団体が、地域協議会における結論等に基づき、地域の足の確保の観点やまちづくりの観点から、地域の実情に応じて、路線バスの維持、行政バスの運行、車両購入等の生活交通確保対策を講じるために要する経費に対し、所要の地方財政措置を講じることとされている。

〈これまでの制度〉

特別交付税

※新制度：13年度～



〈新制度〉

県分：特別交付税（一部普通交付税）

市町村分：特別交付税

○特別交付税措置の概要：13年度より措置内容が拡充

	これまでの制度	新制度
国庫補助地方負担分 (路線維持費、車両購入費)	負担額の8割	負担額の8割
地方単独事業 うち車両購入費	負担額の6割 対象外	負担額の8割 負担額の8割

※地方単独事業：国の補助対象外路線を運行する事業者への維持費及び車両購入費補助
行政バスの運行経費

※JRバスへの地方公共団体の補助経費についても、地方財政措置の対象

※新制度での措置内容を定める「特別交付税に関する省令」は、平成14年3月12日に改正
(3月交付分)

○地方財政措置の規模（地方財政計画上）：事業費ベースでも大きく拡充

平成13年度事業費 460億円程度

平成14年度事業費 700億円程度

特別交付税に関する省令の一部を改正する省令（平成14年3月12日公布）

○第4条第1項第1号11（道府県分）

旧	新
<p>12 地方バス路線の運行維持に要する経費があること。</p> <p>地方バス路線の運行維持に要する経費として、道府県が当該年度において負担する額に、国の補助金を伴うものにあつては0.8を、国の補助金を伴わないものにあつては0.6（路線バス事業者のバス路線等が廃止された場合において、市町村その他の者がこれに代替するバスを運行する事業に係るものにあつては0.8）をそれぞれ乗じて得た額の合算額とする。</p>	<p>11 地方バス路線の運行維持に要する経費があること。</p> <p>地方バス路線の運行維持に要する経費として、道府県が当該年度において負担する額に、国の補助金を伴うものにあつては0.8を、国の補助金を伴わないものにあつては0.8をそれぞれ乗じて得た額の合算額から当該年度の基準財政需要額のうち当該道府県が地方バス路線の運行維持に要する経費に相当する額として総務大臣が算定した額を控除した額（当該額が負数となるときは、零とする。）とする。</p>

○第5条第1項第3号イ4（市町村分）

旧	新
<p>5 地方バス路線の運行維持に要する経費があること。</p> <p>地方バス路線の運行維持に要する経費として、市町村が当該年度において負担する額に、国の補助金を伴うものにあつては0.8を、国の補助金を伴わないものにあつては0.6（路線バス事業者のバス路線等が廃止された場合において、市町村その他の者がこれに代替するバスを運行する事業に係るものにあつては0.8）をそれぞれ乗じて得た額の合算額とする。</p>	<p>4 地方バス路線の運行維持に要する経費があること。</p> <p>地方バス路線の運行維持に要する経費として、市町村が当該年度において負担する額に、国の補助金を伴うものにあつては0.8を、国の補助金を伴わないものにあつては0.8をそれぞれ乗じて得た額の合算額とする。</p>

◇北海道バス研修センターの概要

敷地面積 382.33㎡

建築面積 312.515㎡

鉄筋コンクリート造 地下1階・地上5階（5F機械室）

外壁磁器質総タイル張り エレベータ（11人乗り）

着工 平成3年11月7日

竣工 平成4年10月20日

北海道バス研修センター



第1研修室（3F）



第2研修室（3F）〈40名収容〉

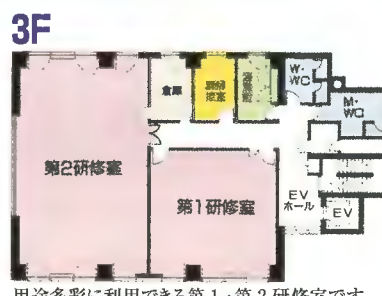
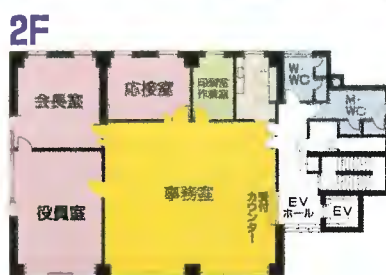
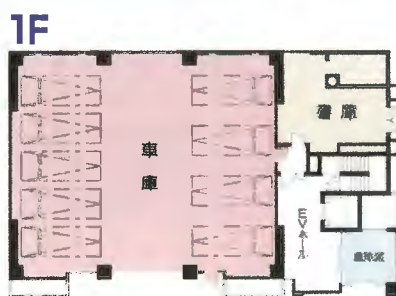


第3研修室（4F）〈120名収容〉

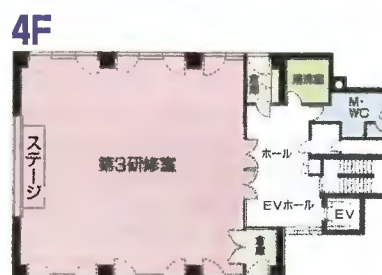
工事概要

- 建築主 社団法人 北海道バス協会
- 工事場所 札幌市中央区北1条西19丁目2番地14
- 用途 事務所ビル
- 建築面積 312.515（約94.53坪）
- 延床面積 1,293.023（約391.13坪）
- 駐車場面積 215.112（約65.07坪）
- 容積対象床面積 1,077.911（約326.08坪）

SPACE 施設案内図 INFORMATION



用途多彩に利用できる第1・第2研修室です。



空間を最大限に利用できる第3研修室です。

北海道のバス事業

協会創立70年記念誌

追 録

[1999～2003]

平成15年3月31日発行

編 集 編纂委員会

発 行 社団法人 北海道バス協会

〒060-0001

札幌市中央区北1条西19丁目2番地14

☎011-621-4161 FAX011-621-1566

www.hokkaido-bus-kyokai.jp/

印 刷 (株) 須 田 製 版
