

輸送の安全を確保するための 貸切バス選定・利用ガイドライン

平成24年6月29日

一部改正 平成28年12月20日

一部改正 令和6年4月1日

一部改正 令和7年9月25日

国土交通省物流・自動車局

目次

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

(1) 運送約款	11
① 運送の申込み	11
② 運送契約の成立	11
③ 運送契約の内容の変更	11
④ 運賃及び料金	12
⑤ 違約料	12
(2) 事故・故障等緊急時の対応について	12
4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点	13
(1) 運賃及び料金	13
① 制度概要	13
② 貸切バス運賃の計算方法	13
③ 運賃及び料金の下限額の確認方法	13
(2) 応札者に対する確認	14
(3) 入札等の契約方法	14
(4) 落札者に対する確認	15
Ⅲ. 参考	16

I. 輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドラインについて

1. 本ガイドライン策定の背景及び目的

(背景)

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

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

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

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

「参入時、参入後の安全性チェックの強化」においては、参入時の所要資金額の引き上げ、事業者が加入すべき損害賠償責任保険の対人賠償限度額を一人当たり8,000万円から無制限に引き上げる等の強化を実施しました。また、「安全優先経営の徹底」においては、すべての貸切バス事業者に対して「運輸安全マネジメント」の実施義務付け、運転者の過労運転を防止するため交替運転者の配置基準の強化等を定めました。これらの取り組みを平成25年12月までに実施したところです。

さらに、これらの安全対策の強化に当たっては、貸切バス事業者が利用者

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

このような取組みを進めていた中で、平成28年1月15日に長野県軽井沢町においてスキーバス事故が発生しました。このような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもとに、平成28年6月3日に「総合的な対策」を公表し、これに基づく取組みを実施しているところです。その一環として、平成28年11月から、旅行業者等と貸切バス事業者との間で取り交わされる運送引受書の記載事項に運賃及び料金の上限・下限額の記載を追加することとしました（その後、令和6年4月より運賃及び料金の下限額のみを記載する旨の制度改正を実施）。

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

（目的）

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

2. 本ガイドラインの見直し

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

Ⅱ．貸切バス事業者の選定及び利用について

1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点

(1) 事業許可

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

(2) 営業区域

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

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

(3) 輸送の安全性等を判断する上で参考となる情報

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

① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開）

各地方運輸局長等が貸切バスなどの自動車運送事業者に対して行った行政処分を定期的にとりまとめたものです。事業の健全な発達及び輸送の安全確保を図るため、バス、タクシー、トラックを利用する際の事業者選択の参考情報として、過去5年間の事業者ごとの行政処分状況を公表しています。

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

② 任意保険・共済の加入状況

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

※旅客自動車運送事業運輸規則第19条の2、「旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示」参照。

③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）

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

【主な評価項目】

○安全性に対する取組状況

- ・ 運転者の健康管理状況
- ・ 運転者の労働時間の遵守状況
- ・ 運転者の山岳道路、雪山等における走行に特化した訓練状況
- ・ 先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入状況 等

○事故及び行政処分の状況

- ・ 過去2年間に加害責任のある死亡事故を発生させていないこと
- ・ 過去1年間に加害責任のある重傷事故等を発生させていないこと
- ・ 過去1年間に「悪質違反による運行等」が発生していないこと
- ・ 過去1年間に重大な行政処分を受けていないこと 等

○運輸安全マネジメント取組状況

- ・ PDCAサイクルによる安全管理体制の継続的改善の実施状況
- ・ 輸送の安全確保に係る情報の公表状況 等

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

: http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000043.html（国土交通省HP）

④ 安全マネジメント評価

全ての運輸事業者は、輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し

て、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければなりません。安全性の向上への取り組みに対して、国や国の認定を受けた第三者機関が運輸事業者の経営管理部門を対象として、安全管理体制の実際の運用状況の確認、安全管理体制の更なる改善等に向けたきめ細かな助言を行うものが安全マネジメント評価です。

以下は評価視点の一例です。

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

評価の有無は、選定の対象とする貸切バス事業者を確認してください。

⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況

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

貸切バス事業者は、自動車の走行距離等をデジタル式運行記録計により記録し、当該記録は3年間保存することが義務づけられています。

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

選定の対象とする貸切バス事業者に、装置の導入状況を確認してください。

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

：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/dorareco.html>

（ドライブレコーダーとは？）

⑥ 先進安全自動車（ＡＳＶ）の導入状況

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

【技術項目】

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ
- ・ 定速走行・車間距離制御装置（ＡＣＣ（Adaptive Cruise Control））
- ・ レーンキープアシスト
- ・ ふらつき警報
- ・ 車両横滑り時制動力・駆動力制御装置（ＥＳＣ（Electronic Stability Control））
- ・ ＡＢＳ（アンチロック・ブレーキ・システム）付コンビブレーキ
- ・ ドライバー異常時対応システム（ＥＤＳＳ（Emergency Driving Stop System））

ＵＲＬ：<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>（ASVとは？）

⑦ グリーン経営認証

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

【チェック項目】

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

ＵＲＬ：<http://www.green-m.jp/>

2. 行程検討の際の留意点

○ 安全に配慮した無理のない行程の作成

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

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

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

具体的には、以下のように決まって行きます。

① 予定走行距離

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

② 見込まれる運行速度

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

③ 運転時間・休憩時間等

- ・ 運転者の連続運転は、4時間が限度です。運転開始後4時間以内（又は4時間経過直後）に運転を中断して30分以上の休憩等を確保しなければなりません（少なくとも1回につき10分以上として、分割することも可能）。
- ・ 1日の運転時間は、2日（始業時刻から起算して48時間）平均で9時間が限度です。
- ・ 1日の拘束時間（始業時刻から終業時刻までの時間）は、13時間以内が基本です（延長の場合も15時間が限度）。
- ・ 1日の休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるように努めることを基本とし、継続9時間を下回ってはなりません。

※詳しくは別添の「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」を確認してください。

④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保

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

⑤ 交替運転者の要否

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

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

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

※具体的に交代運転者の配置が必要になる場合については、以下のURLをご参照ください。

URL：<https://www.mlit.go.jp/common/001000380.pdf>（国土交通省HP）

⑥ バスガイド（車掌）の要否

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

※詳しくは16ページの旅客自動車運送事業運輸規則（第15条）を確認してください。

以上の点について、貸切バス事業者とよく相談して決めてください。

3. 運送契約に関する留意点

(1) 運送約款

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

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

【標準運送約款に規定されている主な事項】

① 運送の申込み

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

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

② 運送契約の成立

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

③ 運送契約の内容の変更

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

なりません。

④ 運賃及び料金

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

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

⑤ 違約料

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

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

(2) 事故・故障等緊急時の対応について

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

4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点

(1) 運賃及び料金

① 制度概要

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

② 貸切バス運賃・料金の計算方法

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

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

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

なお、平成26年4月から運用されていた運賃制度においては、基準額に対して30%増の運賃を上限額、10%減の運賃を下限額として地方運輸局等が公示する方法をとっておりましたが、運賃の収受状況について貸切バス事業者に対して調査を行ったところ、シーズナリティに関係なく基準額以下での取引が大半を占めている実態が明らかになったことから、令和5年8月25日より、基準額のみを公示する方法に見直しました。貸切バス事業者は、地方運輸局等が公示する基準額を参考にしながら、自社の下限額を設定し、地方運輸局等に届け出を行うことになります。

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

③ 運賃及び料金の下限額の確認方法

貸切バス事業者が運送を引き受けた場合に運送の申込者に対して交付する書面である運送引受書に、運賃及び料金の下限額が記載されますので、運賃及び料金が、下限額を下回らない額となっていることを確認してください（年間契約については、計算方法の特例がありますので、最寄りの運輸局又は運輸支局にお問い合わせください。）。

（２）応札者に対する確認

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

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

なお、年間契約の特例を利用する場合、運賃・料金が一定の計算方法によらずに算出されたときは、国は貸切バス事業者に対して当該運賃・料金の変更を命令することがありますので、年間契約を行う前には最寄りの運輸局又は運輸支局にお問い合わせください。

（３）入札等の契約方法

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

【総合的に評価する際の評価項目及び評価要素の例】

○運行の安全性

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

○緊急時の対応能力

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

○その他

- ・ 苦情処理体制
- ・ グリーン経営認証
- ・ 低公害車の導入状況 等

(4) 落札者に対する確認

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

- ・ 落札額の積算内訳書

Ⅲ. 参考

○旅客自動車運送事業運輸規則（抜粋）

（車掌の乗務）

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

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

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

三 旅客の利便を著しく阻害するおそれがあるとき。

（損害を賠償するための措置）

第十九条の二 旅客自動車運送事業者は、事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するための措置であつて、国土交通大臣が告示で定める基準に適合するものを講じておかなければならない。

（過労防止等）

第二十一条 1～5（略）

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

○旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書の記載事項を定める告示（抜粋）

（運送引受書の記載事項）

第二条 旅客自動車運送事業運輸規則第七条の二第一項の運送引受書に記載する事項は、次のとおりとする。

- 一 当該運送の申込者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先
- 二 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者と運送契約を締結する者の氏名又は名称及び住所並びに電話番号その他の連絡先
- 三 当該運送の申込みに係る旅客の団体の名称
- 四 当該運送を引き受ける一般貸切旅客自動車運送事業者の住所及び電話番号その他の連絡先（緊急時における連絡先を含む。）並びに道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）第四条第一項の許可の年月日及び許可番号並びに営業区域
- 五 当該運送に係る事業用自動車（以下単に「事業用自動車」という。）の発車及び到着の日時、宿泊又は待機を要する場合はその旨その他事業用自動車の運行に関する旅行の日程
- 六 事業用自動車の配車の地点及び日時
- 七 当該運送の申込みに係る乗車人員
- 八 乗車定員別又は車種別の事業用自動車の数
- 九 当該運送に係る運賃及び料金の支払方法
- 十 法第九条の二第一項の規定により届け出た運賃及び料金を基に算定した当該運送に係る運賃及び料金の下限額
- 十一 交替するための事業用自動車の運転者を配置しない場合には、その理由
- 十二 当該運送に係る実車走行距離及びその要する時間
- 十三 当該運送に係る総車走行距離及びその要する時間
- 十四 事業用自動車について締結されている損害賠償責任保険契約又は損害賠償責任共済契約の概要
- 十五 事業用自動車の車掌の乗務の有無
- 十六 前各号に掲げるもののほか、特約があるときは、その内容

○旅客自動車運送事業者が事業用自動車の運行により生じた旅客その他の者の生命、身体又は財産の損害を賠償するために講じておくべき措置の基準を定める告示（抜粋）

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

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

である場合を除く。

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

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

ハ～ト（略）

二（略）

○バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント ※別添