

中期経営計画

2025年3月

一般財団法人 中部貸切バス適正化センター

【目次】

はじめに	1
当法人のミッション・ビジョン・バリュー	2
Ⅰ. 中期経営計画策定の目的と計画期間	3
Ⅱ. 当法人の設立からの経緯	3
1. 貸切バスの状況	3
2. 貸切バスの人身事故の推移	6
3. 巡回指導の実施状況	7
Ⅲ. 本計画における目標と基本方針	10
1. 目標	
2. 基本方針	
Ⅳ. 目標を達成するために取り組む事業	11
Ⅴ. 目標を達成するための組織体制	13
Ⅵ. 収支計画	15
1. これまでの状況	15
2. 今後の収支に関わる要因の見通し	16
3. 収支と負担金額の見込み	17
Ⅶ. 評価改善プロセス	19
【資料】	20
1. 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(国土交通省、平成25年4月2日)	
2. 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策(平成 28 年6月3日)	
3. 巡回指導(点検)項目(10区分45項目)	

はじめに

一般財団法人中部貸切バス適正化センター(以下「当法人」という。)は、平成28(2016)年1月に軽井沢で起きたスキーバスの事故をきっかけに、貸切バスの安全・安心運行を担保するためのしくみが緊急かつ抜本的に見直される中で設立された機関です。

貸切バス事業は、平成12(2000)年に行われた需給調整規制廃止の後、事業者数が急増し、競争が激化した結果、安全確保が十分にできない事業者が出てきました。国の監査体制は強化されてきてはいますが、それだけでは十分な改善は難しい状況でした。そこで、貸切バス業界自らが、事業の適切性をチェックし、問題のあるところは国に直接ご指導をいただくという2段階のしくみが、軽井沢スキーバス事故後の道路運送法改正によって規定されました。それに基づき当法人が、国土交通省中部運輸局のご指導をいただきながら、中部管内5県のバス協会のご参画により平成29(2017)年5月に設立されました。

当法人は、貸切バス事業者の営業所を訪問して、法令や安全に対する取り組み状況を確認する「巡回指導」を中心に事業を実施し、その財源は貸切バス事業者からの負担金により賄われています。この負担金は法令で納付が義務付けられています。しかし、令和2(2020)年に始まった新型コロナウイルス感染症拡大に伴う緊急事態宣言によって、貸切バス需要が大幅に減少し、大半の事業者が危機的な状況に陥りました。しかし、このような不測の事態に至っても、当法人は経営状況に留意しつつ巡回指導をできるかぎり着実に実施することが必要であり、手探り状況ではあったものの対応に努めました。

コロナ禍の終息に伴い状況は好転しましたが、今後の貸切バス業界の見通しは、旅行の大きな団体から小グループ・個人単位への変化や、運転者等の担い手不足など不透明感が強い状況です。貸切バス需要が減少すれば、事業者数の減少や、負担金を納付できない事業者の発生によって当法人の収入が滞り、事業運営に支障をきたす恐れがあります。また、当法人自体の組織体制についても、巡回指導員などスタッフの安定的確保やコンプライアンス確立といった点で見直しが必要です。

以上の懸念を踏まえ、将来にわたって安全安心な貸切バス事業の実現に当法人が寄与し続けるために、このたび中期経営計画を作成した次第です。これを指針として、今後着実に事業運営を行ってまいります。

令和7年3月

一般財団法人中部貸切バス適正化センター

代表理事(会長) 加藤博和

【当法人の「ミッション」・「ビジョン」・「バリュー」】

「ミッション(使命)」

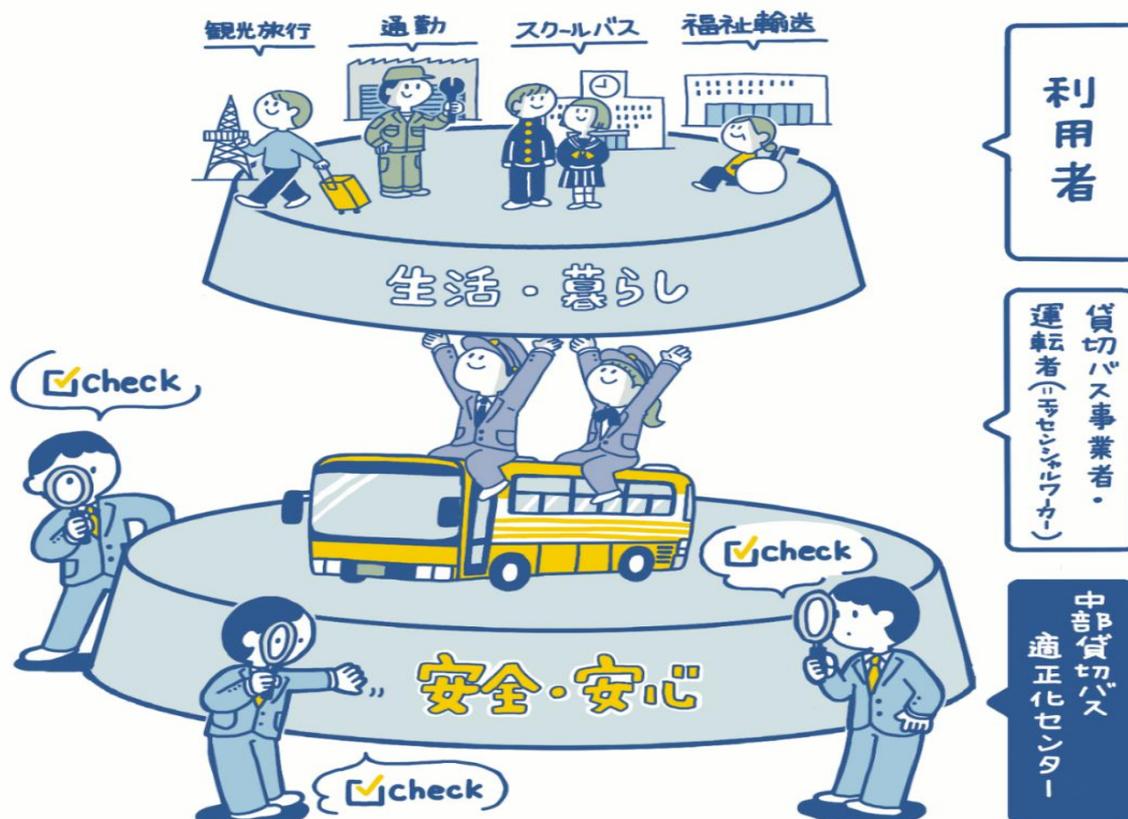
貸切バス事業の適正化を推進し、輸送の安全及び利用者の利便の確保を図ることによって、公共の福祉に寄与すること。

「ビジョン(目指す将来像)」

貸切バスが、観光需要、通学などの学校需要、通勤などの企業需要、冠婚葬祭需要、福祉需要のほか、買い物や通院など、国民生活になくてはならない存在であり続けること。エッセンシャルワーカーとして重要な役割を担っている貸切バス運転者にとって、安心して生き生きと働くことができる職場であり続けること。そのために当法人が、巡回指導による貸切バス事業のチェックを中心とした活動によって、安全安心な貸切バスの運行に貢献し続けること。

「バリュー(提供したい価値)」

1. セーフティファースト:貸切バスの安全運行を確保するために最善を尽くす。
2. サステナビリティ:事業者に寄り添いながら、持続可能な運営に努める。
3. レジリエンス:予期せぬ状況変化に対応できるよう準備を行う。
4. コンプライアンス:事業実施において公平性・客観性の確保に努め、情報開示を適切に行う。



I. 中期経営計画策定の目的と計画期間

当法人は、貸切バス事業者に対する巡回指導を中心に、各種事業を着実に実施していくことで、安全安心な貸切バス事業の実現を目指すことを目的としています。そのため、法令に基づき、事業はすべて国の認可を受けて実施しています。また、経費は貸切バス事業者からの負担金で賄っており、その額の決定も国の認可を受ける必要があります。

令和2年度からのコロナ禍によって、対面での巡回指導が一時不可能になるなど、事業運営に支障をきたしました。さらに、貸切バスの需要が大幅に減少し、事業者の廃業増加や、負担金納入が困難となる事業者が増えました。これに伴い、当法人の収入が十分に確保できなくなる可能性も生じました。

その後、コロナ禍が収まり、貸切バス事業は落ち着きを取り戻したものの、今後も運転者不足等による貸切バス事業継続懸念への対応や、当法人自体の人材・資金確保の体制整備などが必要です。これらを推進するべく、今回、中期経営計画を策定いたしました。

本計画の期間は、令和7年度～令和11年度の5年間とします。

II. 当法人の設立からの経緯

1. 貸切バスの状況

(1) 規制緩和の影響と安全対策

貸切バス事業は、平成12年2月より免許制から許可制へ、運賃が認可制から届出制へ規制緩和されました。その結果、事業者数がおよそ倍増しました。(表1参照)。

事業者間で運賃の値引き競争が激化することとなり、相対的に安全への意識が薄れたことが懸念されました。

(表1) 貸切バス事業の推移(全国)

年度末	H11	H12	H13	H18	H23	H28	H29	H30	R4
事業者数	2,336	2,864	3,281	4,110	4,533	4,523	4,324	4,127	3,556
車両数	37,661	36,815	39,806	45,668	47,693	51,539	51,109	49,832	42,942

平成24年4月には、乗客7人が死亡、乗客乗員39人が重軽傷を負う「関越自動車道高速ツアーバス事故」が発生しました。

この事故を受け、国は「バス事業のあり方検討会」を設置し、そこで議論された結果を踏まえ、「1. 新高速乗合バスへの移行・一本化」及び「2. 貸切バスの安全性向上」を2つの柱とした19項目からなる「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を発表しました。(表2及び資料1参照)。また、運賃に関しては、地域ごとに基準額を設け、そこから10%減を「下限額」、30%増を「上限額」と定め、この範囲であれば国からの運賃変更命令の審査対象外とする公示運賃を設定することで、貸切バス事業者が安全投資を行えるように制度改正を行いました。

(表2) 高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(平成25年4月2日抜粋)

1. 新高速乗合バスへの移行・一本化
2. 貸切バスの安全性向上
(1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化 (2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底 (3) ビジネス環境の適正化・改善

(表3) 安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策(抜粋)

1. 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化(27項目)
【主な実施項目】 ・ 初任運転者等に対する指導監督内容の充実(座学10時間以上、実技20時間以上) ・ ドライブレコーダーによる映像記録・保存義務付け等 ・ 運行管理者の資格要件の強化(旅客自動車運送事業運行管理者資格者証必須)
2. 法令違反の早期是正、不適格者の排除等(21項目)
【主な実施項目】 ・ 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消 ・ 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等(一発取消)の導入 ・ 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け
3. 監査等の実効性の向上(10項目)
【主な実施項目】 ・ 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し ・ 適正化機関の活用による監査の重点化
4. 旅行業者、利用者等との関係強化(20項目)
【主な実施項目】 ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置 ・ 旅行業界及び貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置
5. ハード面の安全対策による事故防止の促進(15項目)
【主な実施項目】 ・ ドライバー異常時等対応システムの研究、開発促進 ・ 車体への ASV 搭載状況表示

(注記: 複数の柱に重複する項目あり)

(2) 軽井沢スキー事故を受けた対策と当法人の設立

しかし、これらの対策にも関わらず、平成28年1月15日に、乗客乗員15人が死亡、乗客26人が重軽傷を負う「軽井沢スキーバス事故」が発生しました。

国はすぐさま「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を立ち上げ、2度とこうした悲惨な事故を起こさないとの決意のもと、平成28年6月3日に「1. 貸切バス事業者、運行管理者

等の遵守事項の強化」「2. 法令違反の早期是正、不適格者の排除等」「3. 監査等の実効性の向上」「4. 旅行業者、利用者等との関係強化」「5. ハード面の安全対策による事故防止の促進」を5つの柱とした85項目からなる「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」(表3及び資料2参照)を取りまとめました。

これらを実施するため、同年12月2日、「道路運送法の一部を改正する法律」が成立し、その中に一般貸切旅客自動車運送適正化機関の設置が規定として盛り込まれ、各運輸局等ブロック単位で国の監査を補完するための適正化実施機関が設けられることになりました。中部運輸局管内を担当する法人として、平成29年4月3日に「一般財団法人中部貸切バス適正化センター」が設立されました。

当法人は、同年5月25日に国から「適正化事業実施機関」に指定され、同年8月1日から事業を開始しました。

(3) コロナ禍の影響と運転者不足

その後、貸切バス安全対策は着実に進展しました。しかし、令和2年から世界で猛威をふるった「新型コロナウイルス感染症」により、国は「緊急事態宣言」発令等を行って、国民へ移動制限を呼びかけるとともに、外国人観光客の受け入れも制限しました。これにより、貸切バス事業の経営は大打撃を受けました。

国は、貸切バス事業者を含む企業に対して、「新型コロナウイルス感染症」による事業の影響を抑えるべく「無担保融資」や「休業保証制度の拡大」など事業者支援策を講じました。ただし、適正化実施機関は、負担金の助成といった直接的な支援策の対象にはなっておりません。

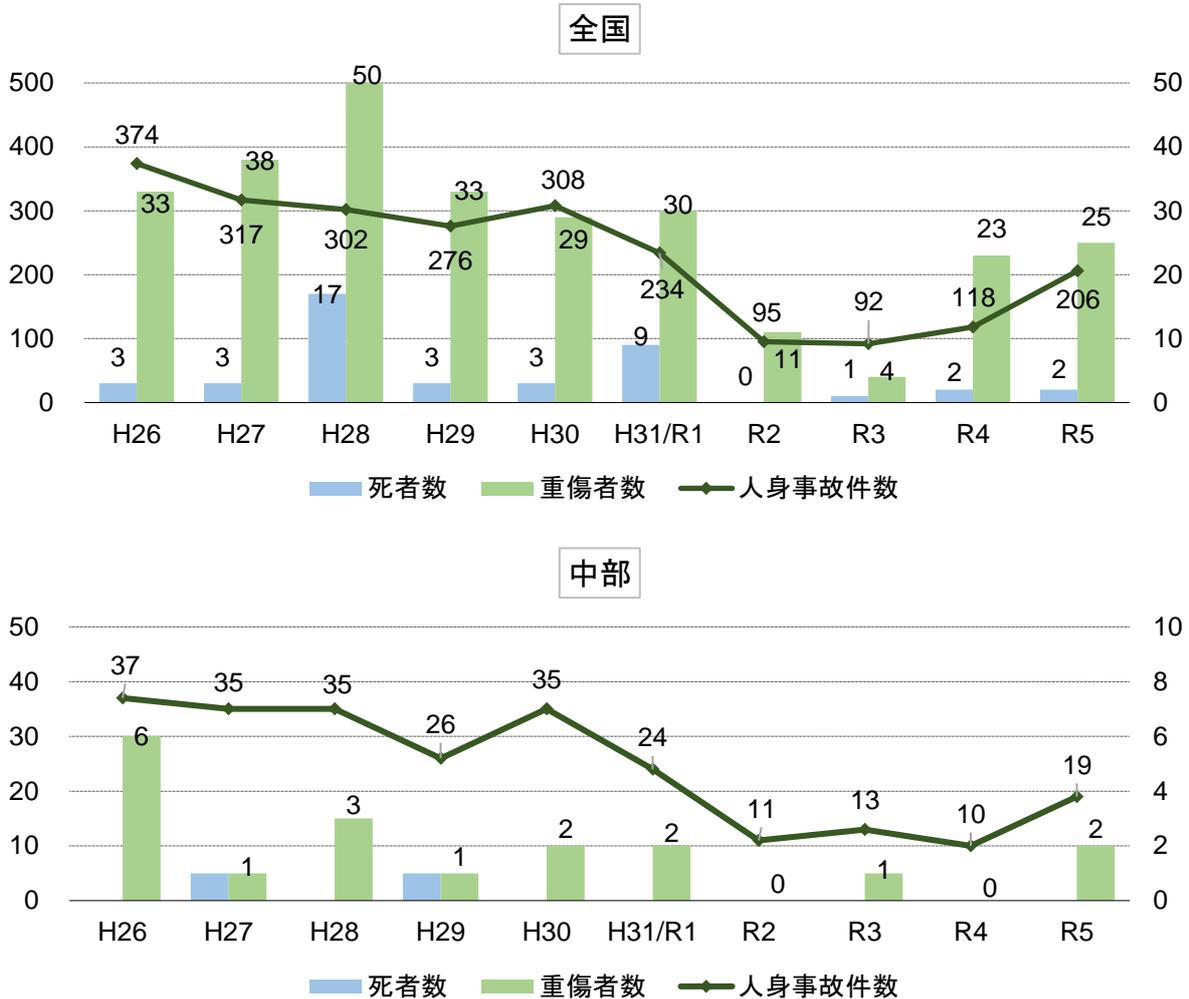
令和5年の「新型コロナウイルス感染症」の5類移行にともない、制限が撤廃され、観光需要も回復傾向にあります。ただし、旅行の小規模化が進むなどによって、コロナ禍前の水準には達していません。

一方、貸切バス事業を含むバス運転者不足も深刻な問題となっています。安全対策や働き方改革によって給与や待遇といった労働環境は徐々に改善されつつあるものの、いまだ全産業平均に比べ低水準で、特に若者が運転者の応募を敬遠するケースが顕著に見られます。コロナ禍により他業種に転職した元運転者が十分戻ってきていないことも指摘されます。さらには、令和4年8月に名古屋高速で発生した乗合バス横転・炎上事故(運転者含む2名死亡、7名負傷)、令和4年10月に静岡県で発生した貸切バス横転事故(乗客1名死亡、乗客乗員28名重軽傷)などにより、一般の方にとって「バス運転者はリスクが高い」との懸念が払拭できていない状況です。

以上のことから、貸切バス事業が今後の需要にこたえられるようにするためには、運転者不足解消が重要であり、そのためにも安全確保が非常に重要です。

2. 貸切バスの人身事故の推移

貸切バスの人身事故の推移は、(図1)のとおりです。



(図1) 貸切バスの人身事故数の推移(過去10年間)

全国、中部管内とも、平成29年までは人身事故件数がほぼ横ばいもしくは減少傾向にあり、平成30年に増加したもののそれ以降は減少傾向が続いていました。特に令和2年から令和4年はコロナ禍による大幅な需要落ち込みがあり、稼働の激減によって大きく減少したと推測できます。そして、コロナの5類移行に伴う規制の解除によって需要が回復傾向となった令和5年には、人身事故件数が増加に転じています。

死者数及び重傷者数については、軽井沢スキーバス事故の発生した平成28年は死者数及び重傷者数が大幅増加となりましたが、それ以外の年は令和元年まではほぼ横ばいもしくは減少傾向にあり、令和4年以降増加傾向にあります。中部管内においては、平成30年以降死者数ゼロが続いています。

3. 巡回指導の実施状況

当法人では、国の監査機能を補完し、業界の自主的改善を促進することにより、貸切バス事業における事故防止を徹底し業界全体の安全意識を向上させることを目的として平成28年8月1日から貸切バス事業者の営業所への巡回指導を実施しています。その際、中部運輸局、各県バス協会等と緊密な連携を図り、悪質事業者の国への通報及び事業者の法令遵守状況の継続的な確認を行います。

巡回指導項目は、(表4及び資料3)のとおりです。

(表4)巡回指導(点検)項目(抜粋)

1. 事業計画等(6項目:営業所の位置、車庫の位置及び収容能力、休憩睡眠施設の位置、他)
2. 帳票類等の整理・報告等(5項目:事故の記録、乗務員等台帳の作成・保存、事業報告書の提出、他)
3. 運行管理等(15項目:運行管理者の選任・講習の受講、点呼の実施、運転者に対する指導・記録、他)
4. 運送引受書及び営業区域・運賃(3項目:運送引受書の作成・保存、届出運賃の適正な収受、他)
5. 車両管理等(5項目:整備管理者の選任・研修の受講、日常点検、定期点検整備及び点検整備記録簿、他)
6. 労働基準法等(3項目:36協定の締結・届出、所定の健康診断の受診・結果の記録保存、他)
7. 任意保険加入及び社会保険加入等(1項目:任意保険等(対人無制限・対物200万円以上)の加入)
8. 苦情処理(1項目:苦情の取扱い)
9. 運輸安全マネジメント等(3項目:輸送の安全にかかわる情報の公表及び国への報告、他)
10. その他(3項目:①営業所における掲示、②車体表示、③車内表示等)

当法人事業開始直後の平成29・30年度の巡回指導は、各県バス協会の会員となっていない事業者(非会員事業者)に対して当法人が直接実施し、バス協会会員事業者については各県バス協会に委託していました。

令和元年度からは、原則としてすべての事業者に対して当法人が巡回指導を実施することとなりましたが、静岡県バス協会の会員事業者のみ静岡県バス協会に委託しています。

巡回指導を実施するにあたっては、毎月、中部運輸局との通報会議を開催し、巡回指導結果の報告及び巡回指導予定事業者の情報交換を行うなどの情報共有をしながら、的確な巡回指導を実施しています。

令和元年度以降の巡回指導実施状況は、(表5)のとおりです。

巡回指導にかかる改善事項有の営業所数の割合については、(図2)に示すとおり令和元年度及び令和2年度に比べ減ってきていますが、令和3年度以降はほぼ横ばいの状況となっています。

(表5) 巡回指導実施状況(指導有のカッコは巡回営業所数比)

	令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	巡回営業所数	改善事項有	巡回営業所数	改善事項有	巡回営業所数	改善事項有	巡回営業所数	改善事項有	巡回営業所数	改善事項有
愛知	86	48(56%)	27	14(52%)	157	41(26%)	165	43(26%)	118	36(31%)
静岡	51	25(49%)	16	3(19%)	99	24(24%)	92	25(27%)	65	18(28%)
岐阜	20	7(35%)	13	9(69%)	71	20(28%)	71	21(30%)	46	17(37%)
三重	28	5(18%)	5	3(60%)	54	7(13%)	53	9(17%)	29	9(31%)
福井	30	13(43%)	3	2(67%)	55	15(27%)	55	15(27%)	44	12(27%)
計	215	98(46%)	64	31(48%)	436	107(25%)	436	113(26%)	302	92(30%)

(注1:R元年度及びR2年度は、巡回指導対象営業所の半分を巡回する計画)

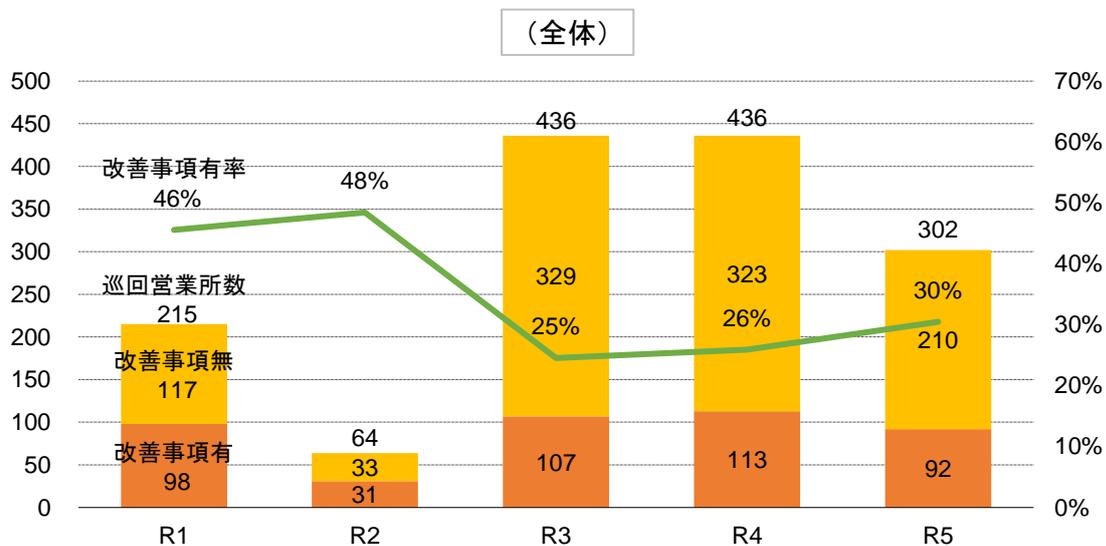
(注2:R元年度は、計画通り巡回指導対象営業所の半分を実施)

(注3:R2年度は、コロナ禍により計画から大幅に件数を減らして実施)

(注4:R3年度は、国からすべての営業所に巡回する、対面方式に加え非対面方式も可とする方針のもと、非対面を含むすべての営業所に実施)

(注5:R4年度は、すべての営業所を対面方式により実施)

(注6:R5年度は、「優良営業所は巡回しない」との国の方針のもと実施)



(図2) 巡回実施状況(令和元年度から令和5年度)

<参考:当法人が法令に基づいて実施する巡回指導と、日本バス協会が実施する安全性評価認定制度(セーフティバス)との違い>

(安全性評価認定制度とは)

貸切バス事業者からの申請に基づき、安全性や安全の確保に向けた取組状況について評価認定を行い、これを公表することにより、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくします。それとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的としています。平成23年度に開始されました。

認定にあたっては、星の数(1つ星、2つ星、3つ星)で評価を表しています。なお、令和7年度申請分から、最高評価が3つ星から5つ星に変更されます。

(安全性評価認定制度と巡回指導との違い)

安全性評価認定制度(星):貸切バス事業者からの申請に基づく任意の制度

貸切バス事業者からの自主的な申請に基づき、安全性や安全の確保に向けた取組状況を審査し評価認定し公表している、任意の(法定ではない)制度です。すなわち、安全性に関して優れた取り組みを行っている事業者を明確にすることを意図しています。

巡回指導:法律に基づく強制(義務)制度

道路運送法に基づき、国の監査の補完として、国の指定を受けた適正化実施機関(当法人はその1つ)が、すべての貸切バス事業者の営業所に対し、法令に規定された事項について項目ごとにチェックし、できていない項目については改善指導することで、輸送の安全と利用者の利便の向上を図っています。そして、巡回を拒否すると国の監査対象となります。すなわち、すべての事業者が、必要な安全性を確保することを意図しています。

Ⅲ. 本計画における目標と基本方針

1. 目標

(1)巡回指導の着実な実施によって、中部運輸局管内における貸切バス事業者の人身事故ゼロを目指します。

(2)巡回指導等によって得られた知見を広く示すとともに、事業者の自律的な改善を促すことにより、巡回指導での改善事項ゼロを目指します。

(3)貸切バスの安全安心を維持する活動をアピールして、社会の関心と認知を高め、安全な職場環境の実現によって運転者不足の解消を図り、貸切バス事業のさらなる発展に寄与します。

2. 基本方針

(1)国の巡回指導方針に基づいて毎年度全営業所を巡回します。

(2)各事業者の巡回指導結果について、実施した営業所の担当者のみならず、事業者代表者に伝わるようにします。

(3)巡回指導結果を総合的・客観的に分析・整理し、事業者や一般向けに発信します。

(4)将来にわたって安定的な巡回指導を実施するための指導員の確保及び育成を図ります。



IV. 目標を達成するために取り組む事業

法令及び定款に定められた当法人の取り組む事業は(表6)のとおりです。

(表6)当法人の事業

(1)貸切バスの輸送の安全を阻害する行為の防止その他道路運送法又は同法に基づく命令の遵守に関する貸切バス事業者に対する指導
(2)貸切バス事業者以外の者による貸切バス事業を営む行為の防止を図るための啓発活動
(3)貸切バス事業に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動
(4)貸切バスに関する旅客からの苦情の処理
(5)貸切バス事業の用に供する自動車の運転者の育成を図るための研修
(6)駐車場その他の貸切バスの適正な運営に資するための共同施設の設置及び運営
(7)交通安全及び公共交通の利用者サービス向上に関する広報活動
(8)その他当法人の目的を達成するために必要な事業

以上のうち、当法人が中期経営計画中に取り組む主な事業は、以下のとおりです。

1. 巡回指導:国の巡回指導方針に基づき対面により実施します。
2. 運転者研修:毎年度7月頃から準備を進め、1月に開催します。
3. 苦情処理:7年度中にHPにフォーマットを開設します。

具体的な実施内容は次のとおりです。

1. 巡回指導

(1)巡回指導は、国の監査対象営業所を除くすべての営業所を対面にて実施します。

巡回指導を実施する前に、巡回する営業所に「自主点検表」を送付し、事前に自主点検を行っていただきます。

また、巡回指導を実施するにあたっては、毎月開催している中部運輸局との通報会議において、巡回指導対象事業者にかかる情報共有を図りながら実施していきます。

(2)巡回指導結果について、実施した営業所の担当者のみならず、事業者代表者に直接伝わるような対応を行います。

(3)毎年度、巡回指導結果を分析し、改善事項の多い項目等について整理し、HPに公表するとともに、メールで事業者に発信することで各事業者へ注意喚起を行っていきます。

また、国主催の事業者講習会が開催される場合は、巡回指導結果から特に注意が必要な項目について、確実に実施するよう法令順守、安全運行を促していきます。

国主催の事業者講習会が実施されない場合は、当法人がオンラインで報告会を開催することを検討します。

(4)巡回指導は、国の監査の補完として実施していることから、客観性・公平性が求められます。そのために、独立した機関として設立された当法人が実施していますが、一部営業所においては業界団体に委託をしています。その体制について、今後も検討していきます。

2. 貸切バス事業の用に供する自動車の運転者の育成を図るための研修

貸切バスの事故をなくし、安全安心を維持し続けるためには、経営トップはもとより業務に従事する運転者の安全への意識の向上を常に図っていく必要があります。そのため、貸切バス事業者には、国土交通省告示第1676号「事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」により、年間を通して運転者に対する指導を義務付けるとともに、初任運転者や高齢運転者など「特定運転者」への特別な指導も義務付けとなっています。これら貸切バス事業者が行う運転者指導教育の一助となるよう、毎年、研修を実施していきます。

なお、研修の対象者は、貸切バス運転者のみならず、日々運転者への指導教育を行う担当者など、広く参加を呼び掛けます。

3. 貸切バスに関する旅客からの苦情の処理

貸切バスを利用した旅客からの苦情について、令和7年度中に、当法人HPに苦情受付のためのフォーマットを開設するなど、苦情受付体制の拡充及び的確な処理を図るとともに、行政に情報提供を行います。

4. 1～3以外の事業

その他の事業については、行政やバス協会等と連携を図りながら、当法人として実施すべき事業について実施していきます。

V. 目標を達成するための組織体制

1. 代表理事・会長

会長は、理事会において理事の中から選定され、代表理事となります。

会長は、理事会を招集し、理事会の議長に当たります。

会長は、当法人を代表し、職員を任免します。

会長は、当法人の事業を推進するために必要があるときは、理事会の決議により委員会を設置することができます。また、同委員会の委員は、理事会の同意を経て会長が任命します。

2. 専務理事と事務局長

専務理事は、理事会において理事の中から選定され、業務執行理事となり、会長、副会長を補佐し、当法人事務局を統轄します。

事務局長は、事務局の業務を統轄し、専務理事を補佐します。

なお、専務理事と事務局長は当面の間兼務とし、事業運営の立場と事務執行の立場の両方を担います。

3. 適正化事業指導員（以下「指導員」という。）

適正化事業に関する事務を統括させるため、首席指導員を置きます。首席指導員は、指導員の中から代表理事が任命します。

指導員の年齢構成も加味しながら、計画的に指導員の確保を図るとともに、育成にも取り組みます。

指導員の採用は、一般公募とし、運行管理者資格者証の保持もしくはそれに相当する知識や経験を有することを採用の条件とします。

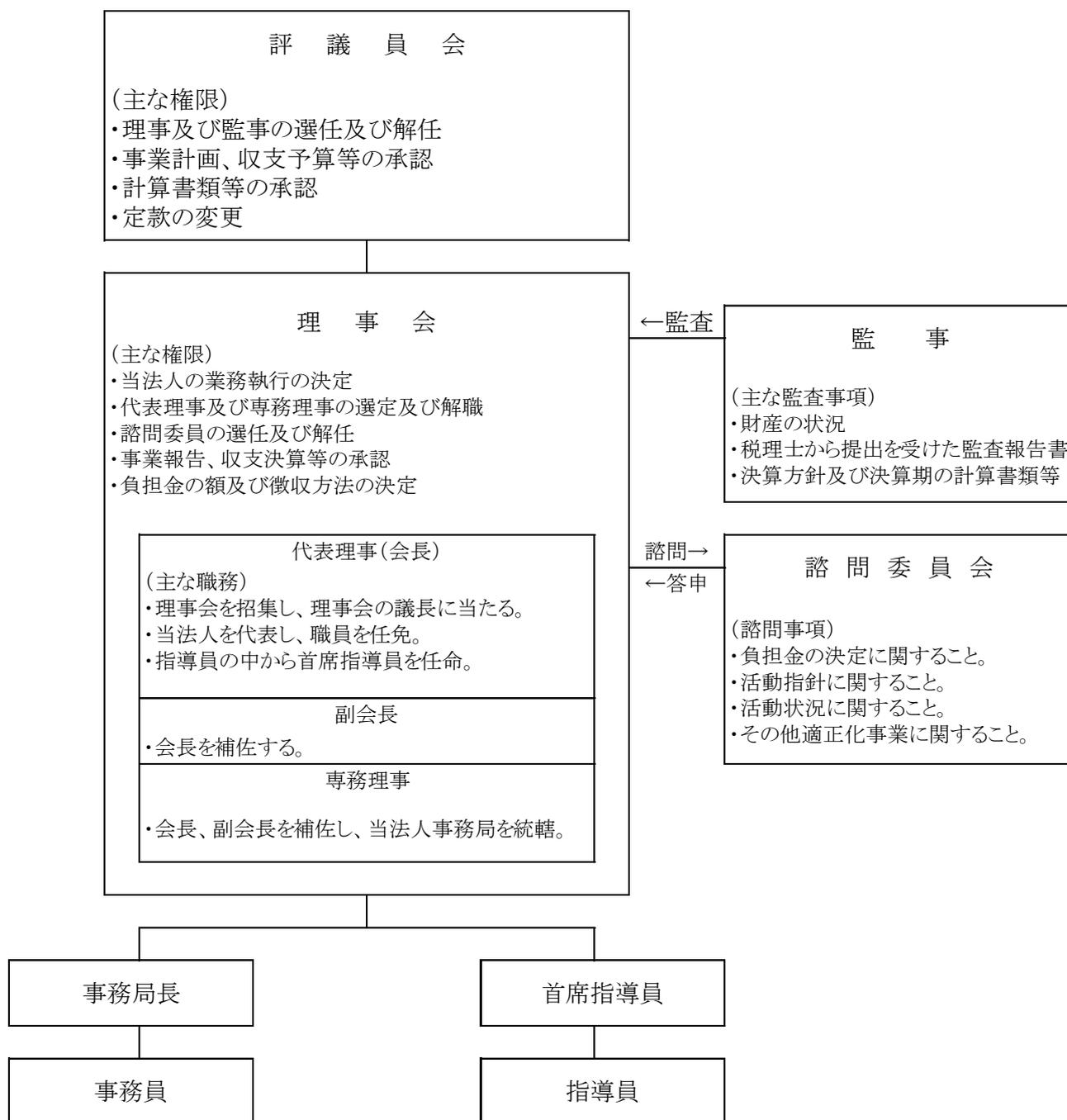
4. 事務員

総務担当を担っている事務員について、現在非常勤となっていますが、計画期間中の常勤化を目指します。

5. 諮問委員

当法人の事業運営のチェックに加え、令和7年度以降、中期経営計画の評価を行っていくことから、評価に必要な外部有識者を追加するため増員します。

全体の組織図を(図3)に示します。



※1. 監事の監査前には、税理士の監査を受けます。

(図3) 一般財団法人中部貸切バス適正化センター 組織図

VI. 収支計画

1. これまでの状況

当法人の収入は、主として貸切バス事業者からの負担金です。道路運送法により国の認可を受けて徴収しています。

負担金の額は、当該年度の必要経費を営業所数割50%及び車両数割50%で案分し、それぞれ営業所数もしくは車両数で除して(10円未満切り上げ)単価を算出しています。

負担金の徴収方法は、中部運輸局管内の貸切バス事業者に対し、設定した基準日現在の貸切バス営業所数及び車両数をもって1カ年分の負担金を請求してします。

負担金は、原則として1カ年分を一括徴収しますが、外的要因などによって貸切バス事業全体に影響が生じた場合、個社ごとに分割納付も可能としてします。

納付期限までに納付がない場合、当該貸切バス事業者に督促を行います。督促にも応じない場合は中部運輸局に報告し、中部運輸局から納付命令が下され、それでも従わない場合は、行政処分が下されることとなります。

これまでの負担金の額及び収支状況の推移は(表7)のとおりです。

(表7) 負担金の額、収支状況の推移

(単位:円)

	負担金の額		収支状況		
	営業所数割(営業所数)	車両数割(車両数)	経常収益	経常費用	正味財産額
H29年度	61,680 (146)	9,400 (958)	34,234,674	23,152,505	11,082,169
H30年度	113,080 (117)	18,300 (723)	26,058,096	23,739,634	13,400,631
R元年度	40,730 (525)	3,720 (5,760)	42,503,213	38,069,201	17,834,643
R2年度	40,340 (513)	3,610 (5,744)	45,123,320	28,452,124	34,505,839
R3年度	26,950 (485)	2,460 (5,320)	25,961,335	33,165,261	27,301,913
R4年度	31,410 (478)	2,900 (5,192)	29,668,831	35,294,961	21,675,783
R5年度	32,040 (471)	2,950 (5,115)	29,871,193	33,697,213	17,849,763
R6年度	38,070 (468)	3,570 (4,998)	35,450,220	41,939,340	11,360,643

(注1:負担金の額欄のかっこ書きは、各単価算出時の営業所数及び車両数を表しています。)

(注2:H29年度及びH30年度は、バス協会会員以外の貸切バス事業者から負担金を徴収していました。)

(注3:R元年度からすべての貸切バス事業者から負担金を徴収することとなりました。)

(注4:R3年度から正味財産を活用した負担金の軽減策を実施しました。)

(注5:収支状況欄は、R5年度までは収支決算額、R6年度は収支予算額を記載しています。)

令和2年度は、コロナ禍に伴う緊急事態宣言の発令等により、国から巡回指導の自粛指示や巡回件数を最低限にするなどの指導があり、大幅な事業量縮小と人員削減を行ったものの、負担金は計画通り徴収したため、正味財産が大幅に増えました。

その後、貸切バス事業者の事業経営が大変厳しい状況になったことから、大幅に増えた

正味財産を活用して令和3年度から負担金の軽減を図りました。これはあくまで緊急的な措置であり、コロナ禍が落ち着き、一方で、当法人の正味財産がコロナ禍以前の水準に戻る令和7年度から軽減措置を行わないこととしました。そのため、新たな経営の方向性を見いだす必要に迫られたことが、中期経営計画が必要となった理由の1つです。

2. 今後の収支に関わる要因の見通し

収支見通しを算出するにあたり、前提条件を以下のとおり設定します。
負担金の額の算出方法及び徴収方法は、これまでと同様とします。

(1) 収益にかかる要因

当法人が、すべての貸切バス事業者から負担金を徴収することとなった令和元年度以降の営業所数及び車両数の推移は、(表8)のとおりです。

(表8) 営業所数及び車両数の推移

年 度	R 元	R2	R3	R4	R5	R6	R7	
営業所数	525	513	485	478	471	468	456	
車 両 数	5,760	5,744	5,320	5,192	5,115	4,998	4,937	
前年度比	営業所数		△2.3%	△5.5%	△1.4%	△1.5%	△0.6%	△2.6%
	車両数		△0.3%	△7.4%	△2.4%	△1.5%	△2.3%	△1.2%

このように、営業所数及び車両数は年々減少しており、直近4か年については、営業所数は0.6%～2.6%減、車両数は1.2%～2.4%減となっています。

そこで、今後の収支を検討するために必要となる営業所数及び車両数の予測においては、減少率が大きくなる悲観的な設定として、営業所数は対前年度比2.6%減、車両数は対前年度比2.4%減と仮定します。これに基づく予測の結果、(表9)の見込み値が得られます。この値を前提として収支見込を算出します。

(表9) 営業所数及び車両数の見込み

年 度	R7	R8	R9	R10	R11
営業所数	456	444	432	421	410
車 両 数	4,937	4,819	4,703	4,590	4,480

(注：R7年度は確定値、R8年度～R11年度は見込み)

(2) 支出にかかる要因

① 人員配置の強化

現在、常勤役員1名、常勤職員(指導員)3名、非常勤職員1名で事業を行っています。

ガバナンスの強化として、これまで空席であった「専務理事」の設置を令和6年度に実施しました。

巡回指導の安定的な実施体制確保のため、令和6年度に指導員を1名増員しました。今後、巡回指導件数や指導員の退職状況を確認しながら、余裕を持った確保に努めます。

指導員の採用は、一般公募とし、運行管理者資格者証の保持もしくはそれに相当する知識や経験を有することを採用の条件とします。

総務担当事務員は、遅くとも令和11年度には、非常勤から常勤に雇用形態を変更することとし、事務体制を強化します。

② その他費用

(旅費関係)

原則として、全営業所(国継続監視リスト対象営業所を除く)を対面方式で巡回します。

ただし、令和7年度は、引き続き国から「優良営業所」の方針が出されたことから、同方針が適用された件数とします。

・7年度:当法人271、静岡県バス協会委託57 計328

(委託費関係)

令和7年度は、「優良営業所」方針が適用された件数とします。

(運転者育成研修)

毎年度、会場+オンラインのハイブリットによる開催を実施します。

(諸謝金)

7年度から諮問委員を増員します。

(負担金調整額)

収支予算書策定後に事業廃止や中部エリアからの撤退等により負担金の納入がされず収入減となった場合でも、正味財産の減少につながらないように経常費用の合計の1%を計上します。

3. 収支と負担金の見込み

当法人は、巡回指導を対面にて実施します。

当法人は、各県バス協会の出資金により財団法人の法令最低限の300万円で設立しました。この300万円を割り込むと解散しなければなりません。

また、負担金の請求時期については、各年度4月に行い、納付期限を請求日から1カ月以内としています。仮に、4月末日に請求した場合、5月末まで負担金の納入がない場合も想定されます。そうした状況においても、4月から巡回指導等の事業を確実に実施する必要があります。そのため、少なくとも4月5月の2カ月分の運転資金は各年度当初に確保しておく必要があります。現在の4月及び5月の1月当たりの経費は約250万円ですので、2カ月分

500万円の運転資金が必要となります。

したがって、当法人の適正な正味財産は、最低限の出資金300万円と運転資金500万円を合わせた800万円以上となることから、この正味財産を割り込まないことが必須となります。

中期経営計画では、令和6年度末の正味財産の水準を維持できるように事業者負担金額を変化(増加)させることを前提として、(表9)の営業所数・車両数の見込み値を用い、収支見込みを作成しました。

その内容及びそこから推計される事業者負担金額は(表10)のとおりです。

(表10)当法人収支見込及び事業者負担金額の推計

(単位:千円)

科 目	R7	R8	R9	R10	R11	備考
経常収益計	42,035	43,829	43,621	43,329	44,247	負担金収入
人件費	30,722	30,722	30,722	30,722	31,876	報酬・給料等
その他経費	11,282	13,080	12,875	12,604	12,350	旅費・謝金等
経常費用計	42,004	43,802	43,597	43,326	44,226	
当期正味財産増減額	31	27	24	3	21	
正味財産期首残額	13,699	13,730	13,757	13,781	13,784	
正味財産期末残高	13,730	13,757	13,781	13,784	13,805	

負担金単価の予測:営業所割 46,060円 49,330円 50,460円 51,460円 53,940円

車両数割 4,260円 4,550円 4,640円 4,720円 4,940円

注記1:巡回指導件数の見通し(カッコは静岡県バス協会委託件数の内数)

R7年度:328(57)、R8年度401(78)、R9年度391(76)、R10年度380(73)、R11年度370(70)

注記2:その他経費のR7年度からR8年度の増加理由は、巡回指導件数増による旅費及び巡回指導委託費増によるものです。

注記3:人件費のR10年度からR11年度の増加理由は、事務員の非常勤から常勤への雇用変更によるものです。

VII. 評価改善プロセス

中期経営計画に基づく各事業の進捗状況や成果及び収支状況のチェックについては、理事会・諮問委員会において検討するとともに、評議員会において必要な事業に関する助言をいただき、当法人の次年度事業計画に反映していきます。毎年度の評価改善プロセスとスケジュールは(表11)のとおりです。

最終年度においては、計画の達成状況の分析に基づき、理事会・諮問委員会・評議員会において評価を行い、次期中期経営計画について検討します。

(表11) 毎年度の評価改善プロセスとスケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
理事会		○									○	
諮問委員会			○									○
評議員会			○									○
巡回指導計画	実施											
巡回指導結果	分析			公表								
運転者研修				準備							実施	

評価は、理事会・諮問委員会・評議員会において毎年度実施

R7年度～R10年度は実施状況を評価しつつ、その結果を次年度事業計画に反映

R10年度における評価の際、第2次中期経営計画の必要性について検討

理事会・諮問委員会・評議員会の主な議題

5月・6月:事業報告(案)、収支決算報告(案)

2月・3月:事業計画(案)、収支予算(案)、負担金の額及び徴収方法(案)

(資料1)

高速・貸切バスの安全・安心回復プラン(国土交通省、平成25年4月2日)

1. 新高速乗合バスへの移行・一本化
現行の高速ツアーバスについては、本年7月末までに新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。
移行した事業者に対して、運輸安全マネジメントの実施義務付け等を行い、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。
上記確認結果に基づき、制度を検証し、必要に応じて改正を行う。
2. 貸切バスの安全性向上
(1) 参入時・参入後の安全性チェックの強化 ・半年以内を目途として、道路運送法の許可審査を厳格化し、輸送の安全確保に問題のある事業者の参入防止を図る。 ・今後2年間を通じて、事業者自らによる法令順守状況の点検を実施させ、その結果を国土交通省へ報告させるとともに、当該結果に基づいて国土交通省が指導を実施することにより、法令遵守の徹底を図る。 ・特に、悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施することにより、悪質な事業者を市場から退出させる。
(2) 全ての事業者での安全優先経営の徹底 1年以内を目途として、全ての貸切バス事業者へ運輸安全マネジメント実施義務付けを拡大し、また、乗務員の体調変化等による運行中止等の判断・指示を運行管理者が適切に実施するための体制整備を義務付けること等により、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制の構築を図る。
(3) ビジネス環境の適正化・改善 1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃。料金制度へ移行するとともに、その後の1年間で、新制度の下に書面取引の一層の徹底等を図る。

(資料2)

安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策

1. 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化(27項目)

【主な実施項目】

- ・ 初任運転者等に対する指導監督内容の充実(座学10時間以上、実技20時間以上)
- ・ ドライブレコーダーによる映像記録・保存義務付け等
- ・ 運行管理者の資格要件の強化(旅客自動車運送事業運行管理者資格者証必須)
- ・ 夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け
- ・ 補助席へのシートベルトの装着義務化
- ・ 整備管理者向けの研修・講習の拡充

2. 法令違反の早期是正、不適格者の排除等(21項目)

【主な実施項目】

- ・ 法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施
- ・ 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消
- ・ 輸送の安全に関わる処分量定の引上げ
- ・ 使用停止車両割合の引上げ
- ・ 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等(一発取消)の導入
- ・ 運行管理者に対する行政処分基準の強化
- ・ 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け
- ・ 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化
- ・ 事業許可、運行管理者資格、整備管理者資格、の欠格事由の拡充

3. 監査等の実効性の向上(10項目)

【主な実施項目】

- ・ 監査対象の重点化による国の監査業務の見直し
- ・ 適正化機関の活用による監査の重点化

4. 旅行業者、利用者等との関係強化(20項目)

【主な実施項目】

- ・ 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置
- ・ 旅行業界及び貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置
- ・ 安全情報の国への報告義務付け
- ・ ランドオペレーターに対する規制の新設

5. ハード面の安全対策による事故防止の促進(15項目)

【主な実施項目】

- ・ ドライバー異常時等対応システムの研究、開発促進
- ・ 車体へのASV搭載状況表示
- ・ 車体構造の強化
- ・ デジタル式運行記録計等の導入支援

(注記:複数の柱に重複する項目あり)

(資料3)

巡回指導(点検)項目

1. 事業計画等

- ①主たる事務所及び営業所の名称及び位置 ②営業所に配置する事業用自動車の数
- ③自動車車庫の位置及び収容能力
- ④乗務員等の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の位置及び収容能力
- ⑤乗務員等の休憩、仮眠又は睡眠のための施設の保守及び管理
- ⑥名義貸し及び事業の貸渡し等の有無

2. 帳票類等の整理・報告等

- ①事故の記録、保存 ②自動車事故報告書の届出 ③乗務員等台帳の作成、保存
- ④車両台帳 ⑤事業報告書、輸送実績報告書の提出

3. 運行管理等

- ①運行管理規程 ②運行管理者の選任、届出 ③運行管理補助者の選任、届出
- ④運行管理者講習の受講 ⑤運転者の選任等 ⑥運転者の勤務時間・乗務時間
- ⑦点呼の実施及び記録、保存 ⑧点呼の際のアルコール検知器の使用
- ⑨業務等の記録、保存 ⑩運行記録計による記録、保存
- ⑪運行指示書の作成、指示、携行、保存 ⑫特定の運転者に対する適性診断
- ⑬特定の運転者に対する特別な指導 ⑭運転者に対する指導監督の実施、記録、保存
- ⑮乗務員等の服務規律

4. 運送引受書及び営業区域・運賃

- ①運送引受書の作成、交付、保存 ②営業区域外の運送の有無
- ③届出運賃の適正な収受

5. 車両管理等

- ①整備管理規程 ②整備管理者の選任、届出 ③整備管理者研修の受講
- ④日常点検 ⑤定期点検整備及び点検整備記録簿

6. 労働基準法等

- ①就業規則の制定、届出 ②36協定の締結、届出
- ③所定の健康診断の受診、結果の記録・保存

7. 任意保険加入及び社会保険加入等

賠償責任保険等(対人:無制限、対物:200万円以上)の加入、労災保険、雇用保険、健康保険及び厚生年金保険の加入

8. 苦情処理

- ①苦情の取扱い

9. 運輸安全マネジメント等

- ①安全管理規定の制定、届出 ②安全統括管理者の選任、届出
- ③輸送の安全にかかわる情報の公表及び国への報告

10. その他

- ①営業所における掲示 ②車体表示 ③車内表示等