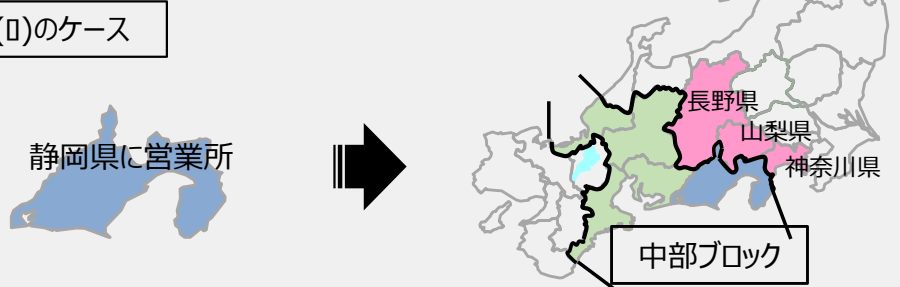
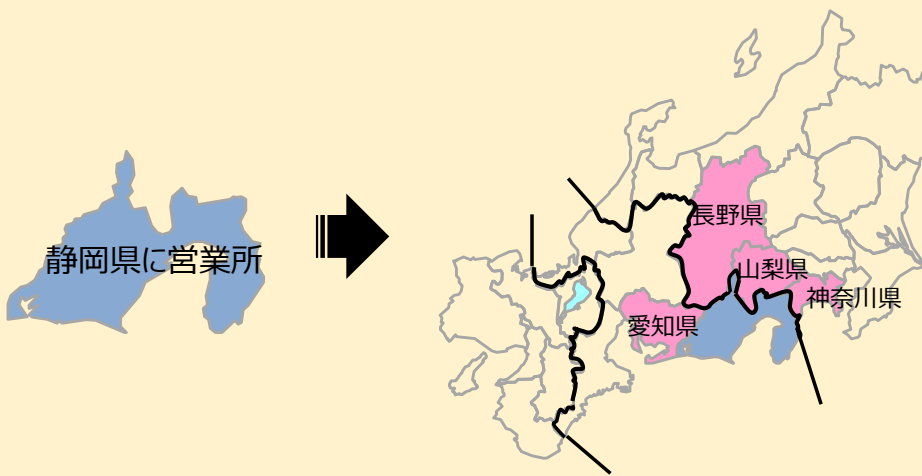


インバウンド営業区域特例措置の新制度

- これまで本特例措置は期間限定とした上でその期間を延長し、認可も自動更新としていたが、営業区域の設定地域や要件が変更となったため、現行の特例措置は廃止し、新たに特例措置を講じた上で、全ての事業者が新たに認可を受けることとなる。
- 今回の特例措置については、1年半（令和8年10月1日～令和10年3月31日）の措置とし、そのうち1年間の実績を分析し、改めて見直しの必要性等を今後検討することとする。

	旧 制 度	新 制 度
対象事業者	一ツ星以上の事業者※ ¹	二ツ星以上の事業者※ ¹ (特例措置における認可に付す条件に違反した者を除く※ ²)
営業区域	(イ) 営業所が所在する区域を管轄する運輸局の管轄区域（地方ブロック）を臨時営業区域とする。 (ロ) (イ)の他に営業所が所在する県に隣接する県を、運輸局の管轄区域に関わらず臨時営業区域とすることができる。 ・陸地で接する府県 ・架橋により接する県（兵庫県及び徳島県、岡山県及び香川県、広島県及び愛媛県、山口県及び福岡県。） ・青森県、秋田県、岩手県、宮城県、山形県又は福島県を営業区域とする事業者は北海道。 (イ)のケース  (ロ)のケース 	営業所が所在する県に隣接する県を、運輸局の管轄区域に関わらず臨時営業区域とする。 ・陸地で接する都府県 ・架橋により接する県（兵庫県及び徳島県、岡山県及び香川県、広島県及び愛媛県、山口県及び福岡県） ・青森県を営業区域とする事業者は北海道。 ※北海道については道内全域。沖縄県については島しょ毎全域。 
認可の失効	・安全性評価認定の取消、失効	・安全性評価認定の取消、失効、降格（二ツ星→一ツ星）

※¹（公社）日本バス協会が実施する貸切バス事業者安全性評価認定制度の認定事業者

※² 認可に付す条件：①取扱旅客は訪日外国人旅行者に限る

②運行管理等計画書の記載事項を変更する際の事前報告

③認可に係る輸送実績報告書を定められた期日までに提出し、自動車事故報告規則に基づき報告が義務付けられた事故がある場合は、当該自動車事故報告書の写しを添付する

④臨時に報告を求められた場合には直ちに報告を行う

⑤臨時営業区域内を運行する事業用自動車は本認可書の写しを携行し、国土交通省職員から提示を求められた場合は提示する

インバウンド営業区域特例措置認可事業者の公表について

- 要件の見直しによって、認可を受けた事業者であっても認可期間中に失効が生じることが多くなるため、バスの手配を行う旅行会社等が法令を遵守するため、認可事業者の一覧を各地方運輸局及び沖縄総合事務局において、本特例措置における認可状況を公表する。
- 公表事項は、①認可年月日、②営業所の所在都道府県名、③事業者名、④臨時営業区域として認可された都道府県とし、認可の失効があった事業者は一覧から削除する。

(様式例)

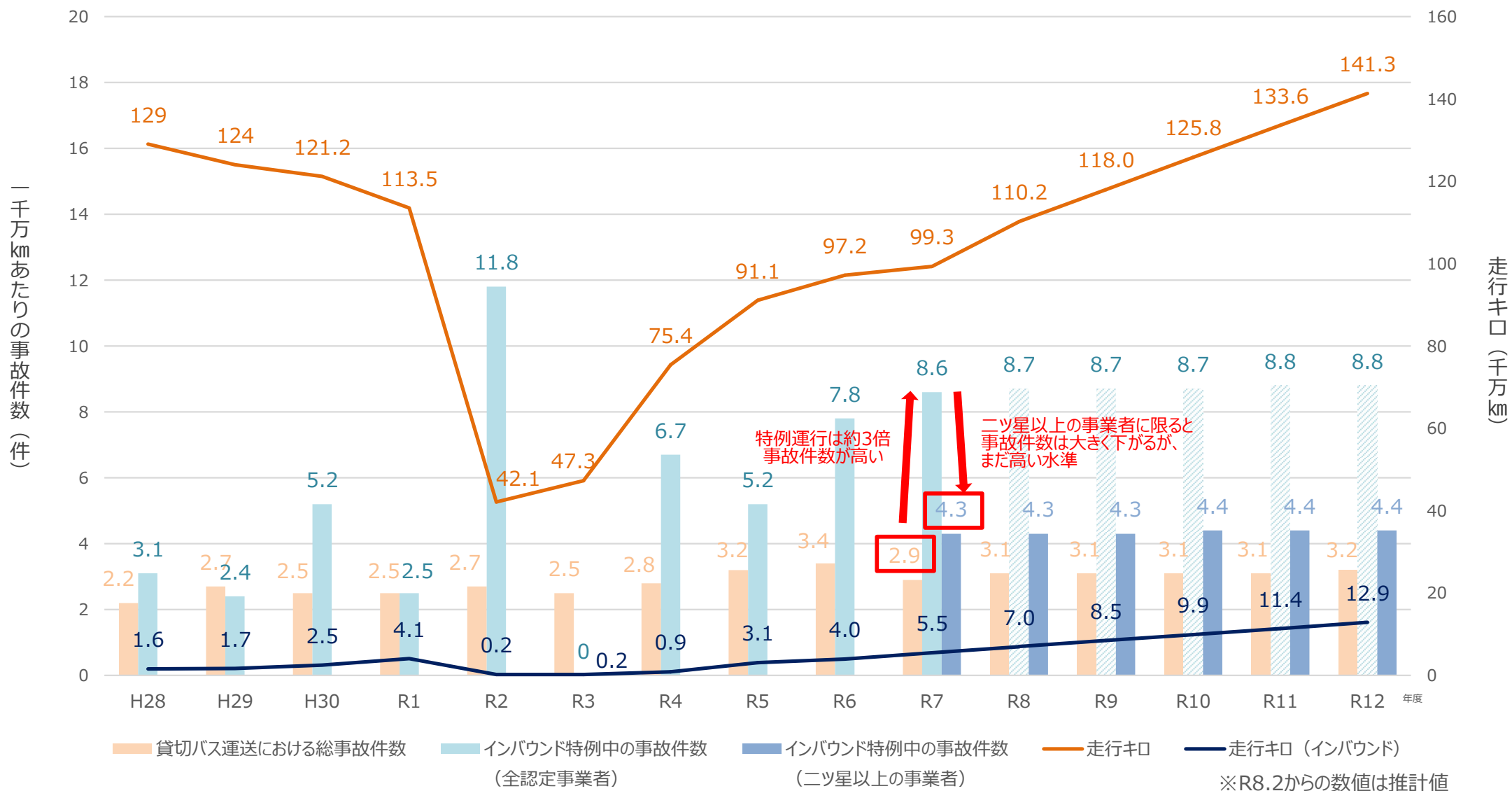
訪日外国人旅行者向け臨時営業区域にかかる特例措置 認可事業者一覧 (〇〇運輸局/沖縄総合事務局)

(2026年〇月〇日現在)

認可年月日	営業所の所在都道府県	事業者の氏名又は名称	認可された臨時営業区域

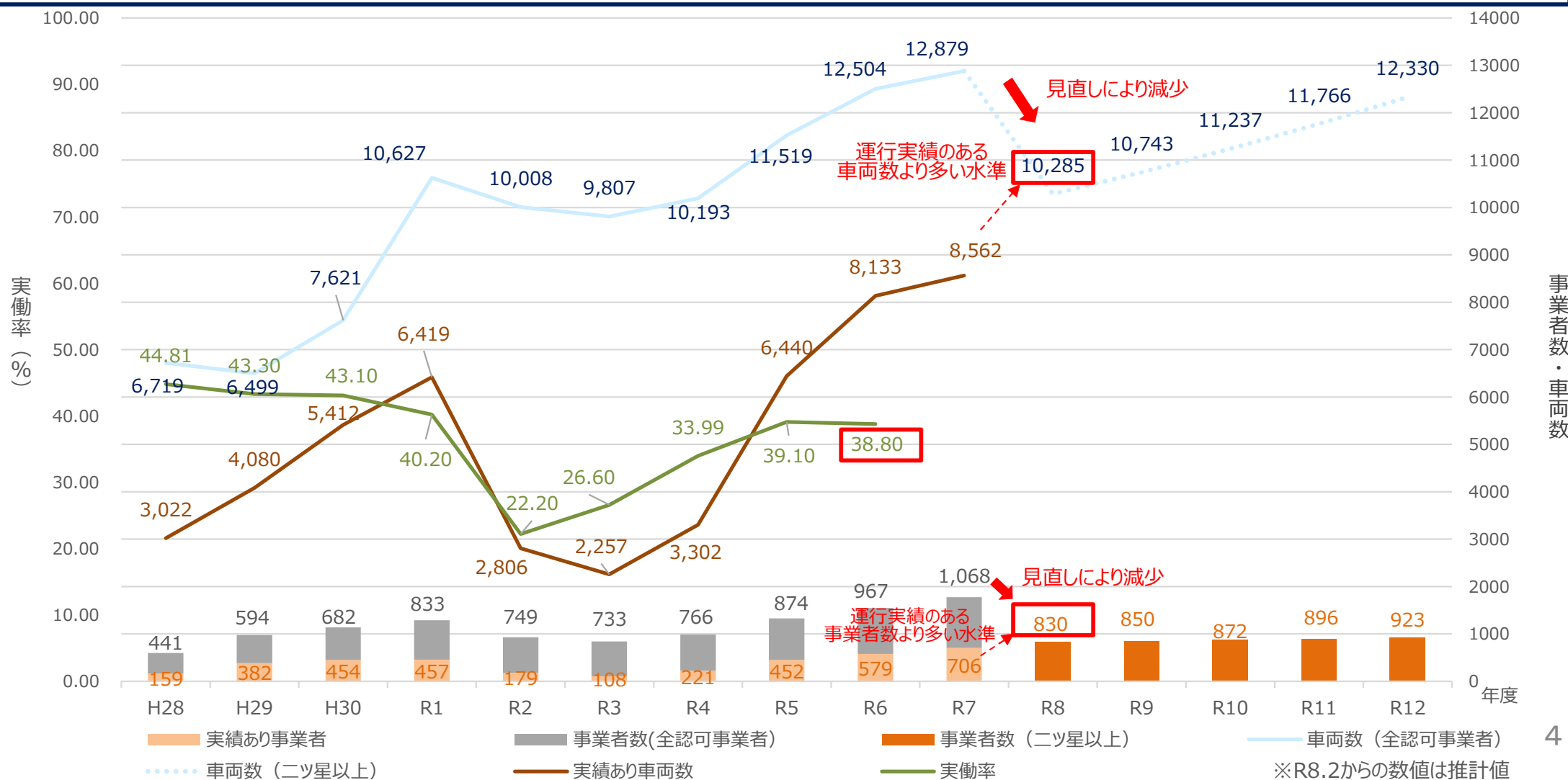
(参考)インバウンド営業区域特例措置の見直しについて

- コロナ禍以降、インバウンド需要の回復に伴い、特例措置による運行も増加している一方、特例適用中における事故件数（8.6件/1千万km）は、貸切バス全体の事故件数（2.9件/1千万km）と比較して約3倍高い水準にあり、今後も相対的に高い水準が続くと見込まれ、安全確保の観点から懸念がある。
- 安全性評価認定制度は安全確保の取組内容に応じて、一ツ星から五ツ星の評価を行っているが、特例適用中の事故の半数以上は一ツ星事業者が起こしており（一ツ星事業者の事故件数：13.0件/1千万km）、二ツ星以上の事業者の事故件数（4.3件/1千万km）は相対的に低い水準となっている。
- 二ツ星以上の事業者に限った場合であってもなお、事故件数は貸切バス総事故件数に対して高い水準となることを見込まれる。このため、運行距離の増加による安全への影響を踏まえ、臨時営業区域は隣接都道府県のみを設定とする。



(参考)見直しによる供給台数への影響

- 要件の見直しにより、二ツ星以上の認定を受けた事業者に限定した場合、特例措置を受ける事業者はR8年度において減少（R7:1,068者→R8:830者）するとともに、車両数も減少（R7:12,879→R8:10,285両）することが見込まれる。
- 事業者数、車両数ともに直近の運行実績より多い水準（事業者数（R7:706者→R8:830者）、車両数（R7:8,562両→R8:10,285両））であるため、供給量を著しく制限するものではないと考えられる。
- また、臨時の営業区域の範囲を隣接都道府県に縮小するが、近年貸切バスの実働率は概ね4割弱に留まっており、稼働に余力があると想定されることから区域の縮小が直ちに需給の逼迫を招くものではないと考えられる。
- 一方で、本特例措置を講じてもなお、バスが不足する場合は、「一般貸切旅客自動車運送事業における臨時の営業区域の設定について（平成19年9月13日国自旅第139号）」（いわゆるイベント通達）に基づき、個別に申請することとする。この際、旅行協議会等による輸送要請文書に当該営業区域のバス事業者及び本特例措置によって当該営業区域を臨時営業区域として認可されている事業者に対して手配依頼をした結果の文書を添付させることとする。



現行特例措置に関する経過措置

- 現行の特例措置において、インバウンド臨時営業区域の特例措置の認可に基づく運送については、認定の取消等があった日より前に運送の申し込みがなされており、かつ当該運送日が認定の取消等があった日から2ヶ月以内であることが運送引受書等により明らかな場合には、経過措置として当該運送を認めることとしている。
- そのため、現行のインバウンド臨時営業区域に係る通達において、現在認可されている事業者の認可期間は令和8年9月末までとされているが、当該認可期間の満了後についても、令和8年9月末までに申し込みがなされた運送であって、当該運送日が同月末から2か月以内であることが運送引受書等により明らかな場合には、経過措置として当該運送を認めるものとする。

新制度移行後の取扱い

- インバウンド臨時営業区域の特例措置の見直し後、一ツ星事業者は対象外となるが、安全性評価認定の更新（2年ごと）を受ける事業者については、更新後に2ツ星の認定を受ければ、あらためて認可を受けることが可能。
- 貸切バス事業者安全性評価認定規程において、更新事業者については4月中に申請を受け付け、更新の可否は12月の委員会で審議・決定することとされているため、今年度更新で二ツ星となった事業者については、本年12月以降に認可申請が可能。

