

# 貸切バス運送引受書への上下限額 記載の義務化による影響について

---

第4回 貸切バス運賃・料金制度  
ワーキンググループフォローアップ会合  
平成30年1月31日

## 調査概要

## 調査対象

調査対象事業者数		回答数	回答率	
貸切バス事業者		1,055	552	52.3%
内訳	バス協会員	579	333	57.5%
	非会員	476	219	46.0%

※保有車両の規模別、バス協会会員・非会員別に調査

## 調査手法

メール調査（平成29年9月11日～10月11日）

※バス協会員については、日本バス協会の協力の下に実施

## ○ 義務化前と現在のシーズンごとの比較

閑散期	通常期	繁忙期
<ul style="list-style-type: none"> <li>「下限割れ」の運送引受割合は、29.9%から1.7%に大幅(△28.2pt)に減少</li> <li>「下限額」の運送引受割合は、35.9%から48.7%に増加(+12.8pt)</li> <li>「下限額超」の運送引受割合は、34.2%から49.5%に大幅に増加(+15.3pt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「下限割れ」の運送引受割合は、20.4%から1.4%に大幅(△19pt)に減少</li> <li>「下限額」の運送引受割合は、21.3%から27.0%に増加(+5.7pt)</li> <li>「下限額超」の運送引受割合、58.4%から71.6%に増加(+13.2pt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「下限割れ」の運送引受割合は、20.1%から1.3%に大幅(△18.8pt)に減少</li> <li>「下限額」の運送引受割合は17.8%から16.1%に減少(△1.7pt)</li> <li>「下限額超」の運送引受割合も62.1%から82.6%に大幅に増加(+20.5pt)</li> </ul>

## 調査結果（概要）

## ○ 義務化前と現在の事業者属性ごとの比較

事業規模別※1	バス協会会員・非会員別	地域別※2
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 規模に関わらず、全てのシーズンにおいて、「下限割れ」の運送引受割合は減少(△12.1～△32.6pt)</li> <li>・ 大規模事業者(50両以上)の「下限割れ」はない</li> <li>・ 「下限額」の運送引受割合は、概ね増加(+3.4～+18.6pt)しているが、一部では減少(△3.2～△20.0pt)</li> <li>・ 規模に関わらず、「下限額超」の運送引受割合は、増加(+8.8～+37.0pt)</li> <li>・ 大規模事業者は「下限額超」による運送引受割合が高い傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会員・非会員ともに全てのシーズンにおいて、「下限割れ」の運送引受割合は減少(△8.4～△29.3pt)</li> <li>・ 会員の方が非会員よりも「下限割れ」の運送引受割合は低い</li> <li>・ 「下限額」の運送引受割合は、概ね増加(+1.7～+14.5pt)しているが、一部では減少(△18.3pt)</li> <li>・ 会員・非会員に関わらず、「下限額超」の運送引受割合は、増加(+5.5～+31.1pt)</li> <li>・ 会員の方が「下限額超」による運送引受割合が高い傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全ての地域、シーズンにおいて、「下限割れ」の運送引受割合は減少(△7.6～△74.3pt)</li> <li>・ 閑散期において、「下限額」の運送引受割合が概ね増加(+7.5～+29.1pt)しているが、一部の地域では減少(△1.9～△10.0pt)</li> <li>・ 「下限額超」の運送引受割合は、概ね増加(+2.0～+84.3pt)</li> <li>・ 特に北海道、九州地域においては「下限額超」の運送引受割合は、大きく増加</li> </ul>

※1 大規模(保有車両50両以上)、中規模(50両未満～10両以上)、小規模(10両未満)の事業規模別

※2 運輸局ブロック別

## まとめ

- 貸切バス運送引受書への上下限額記載の義務化によって、下限割れを防止する効果が十分に発揮されている。
- ほとんどの場合において、「下限額」よりも「下限超」の運送引受割合が、より増加している。

## 経営に与える影響

- 運送引受書への上下限額記載を義務化した平成28年度の貸切バス事業者の経常収支率は111.1%（前年117.2%）と減少しているが、引き続き黒字傾向である。加えて、平成28年度の実働日車当たり営業収入についても81,950円（前年81,955円）と堅調に推移しており、経営状況を圧迫しているとは言えない。

	平成25年度	新運賃料金制度導入 (4月) ↓ 平成26年度	平成27年度	上下限額記載義務化 (11月) ↓ 平成28年度
経常収支率	101.4%	106.4%	117.2%	111.1%
黒字事業者	240社(60%)	308社(76%)	343社(89%)	318社(81%)
実働日車営収	63,308円	69,725円	81,955円	81,950円

※日本バス協会調べ

## 論点

- 個別取引の場面では旅行業者による下限額への値引き交渉が行われているとの意見も聞かれており、先の国会でも議論されているところである。
- これらの調査結果を踏まえ、運送引受書への上下限額記載の義務化について、どう考えるべきか。