資料　4

貸切バスの運賃・料金について

各輸送機関の運賃規制の概要

	貸切バス	乗合バス	タクシー	トラック	鉄道	旅客船	航空
事前チェック	事前届出	上限認可 ＋事前届出 （上限運賃の認可とその範囲内での事前届出）	認可 （自動認可運賃の幅を公示）	なし	上限認可 ＋事前届出 （上限運賃の認可とその範囲内での事前届出）	事前届出（指定区間以外） ／上限認可（指定区間） （指定区間においては、上限運賃の認可とその範囲内での事前届出）	事前届出（国内） ／認可（国際）
事後チェック	運賃が以下に該当する場合は変更命令を発動可能 ①旅客の利益を阻害するおそれがある場合 ②特定の旅客に対し不当に差別的な場合 ③他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合	同左	同左	運賃が以下に該当する場合は変更命令を発動可能 ・利用者の利便を阻害している事実があると認められる場合 ※事後報告により運賃を把握	運賃が以下に該当する場合は変更命令を発動可能 ①特定の旅客に対し不当に差別的な場合 ②他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合	運賃が以下に該当する場合は変更命令を発動可能 ①特定の利用者に対し不当に差別的な場合 ②利用者の利益を阻害するおそれがある場合 ③他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合	運賃が以下に該当する場合は変更命令を発動 ①特定の旅客・荷主に対し差別的な場合 ②旅客・荷主の利用を著しく困難にするおそれがある場合 ③他の事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合

貸切バスに係る運賃規制の規定

道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）
第九条　（略）
2～5　（略）
6　国土交通大臣は、第三項若しくは第四項の運賃等又は前項の運賃若しくは料金が次の各号（第三項又は第四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運賃若しく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経営する者をいう。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経営する者（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　前条第六項の規定は、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、同条第六項中「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。

道路運送法施行規則（昭和二十六年運輸省令第七十五号）

（一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の届出）
第十条の二　法第九条の二第一項 の規定により、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃及び料金の設定又は変更の届出をしようとする者は、当該運賃及び料金の実施予定日の三十日前までに、次に掲げる事項を記載した運賃及び料金設定（変更）届出書を提出するものとする。
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　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
三　設定又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法（変更の届出の場合は、新旧の運賃及び料金（変更に係る部分に限る。）を明示すること。）
四　実施予定日
2　次に掲げる場合には、前項中「当該運賃及び料金の実施予定日の三十日前までに」とあるのは「あらかじめ」と読み替えるものとする。
一　当該営業区域について他の一般貸切旅客自動車運送事業者が現に適用している運賃及び料金と同一の運賃及び料金の設定又は変更の届出をする場合
二　前号に掲げる場合のほか、地方運輸局長が必要がないと認めたとき。

公示運賃制度の変遷

平成１２年2月1日以前

○認可制

【運賃料金の改定手続き】

①運賃ブロックごとに標準的経営を行っている事業者（標準能率事業者）の実績年度及び実績年度の翌年度の適正利潤を含む加重平均収支率が１００％を超えない場合に運賃改定手続き開始

②標準能率事業者の中から規模別に原価計算対象事業者を選定し、原価計算結果に基づく所要増収率を運賃改定率とする。
これを現行の基準運賃に乗じて、新たな基準運賃を算定。

③事業者は基準運賃の上下１５％の範囲内で決定

変更命令の発動基準なし

平成１２年2月1日～現在

○届出制

【届出運賃・料金が変更命令審査を要しない範囲】
①運賃料金の額が、平成１２年2月１日の前日に適用していた認可運賃・料金を基準として
・運賃・・・上限１５％、下限２５％
・料金・・・上限　０％、下限１０％　　の範囲内
②運賃・料金の適用方が標準適用方と合致

上記以外のものについては変更命令の必要性を審査
・届出運賃・料金が範囲外の場合、原価計算書その他運賃・料金の算出の基礎を求める。
・標準適用方と異なる場合、その理由の意見聴取及び関係書類の提出を求める。

【変更命令の発動基準】
・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。
→　物価変動の情勢や他の公共交通機関の運賃水準等社会的経済的情況を勘案し著しく高く不適切な運賃・料金であると認められるもの

・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。
→　一見客や近距離輸送の利用客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

・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経営する者をいう。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。
→　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

「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価･監視結果に基づく勧告」抜粋

２　収受運賃の実態把握の実施及び公示運賃の検証

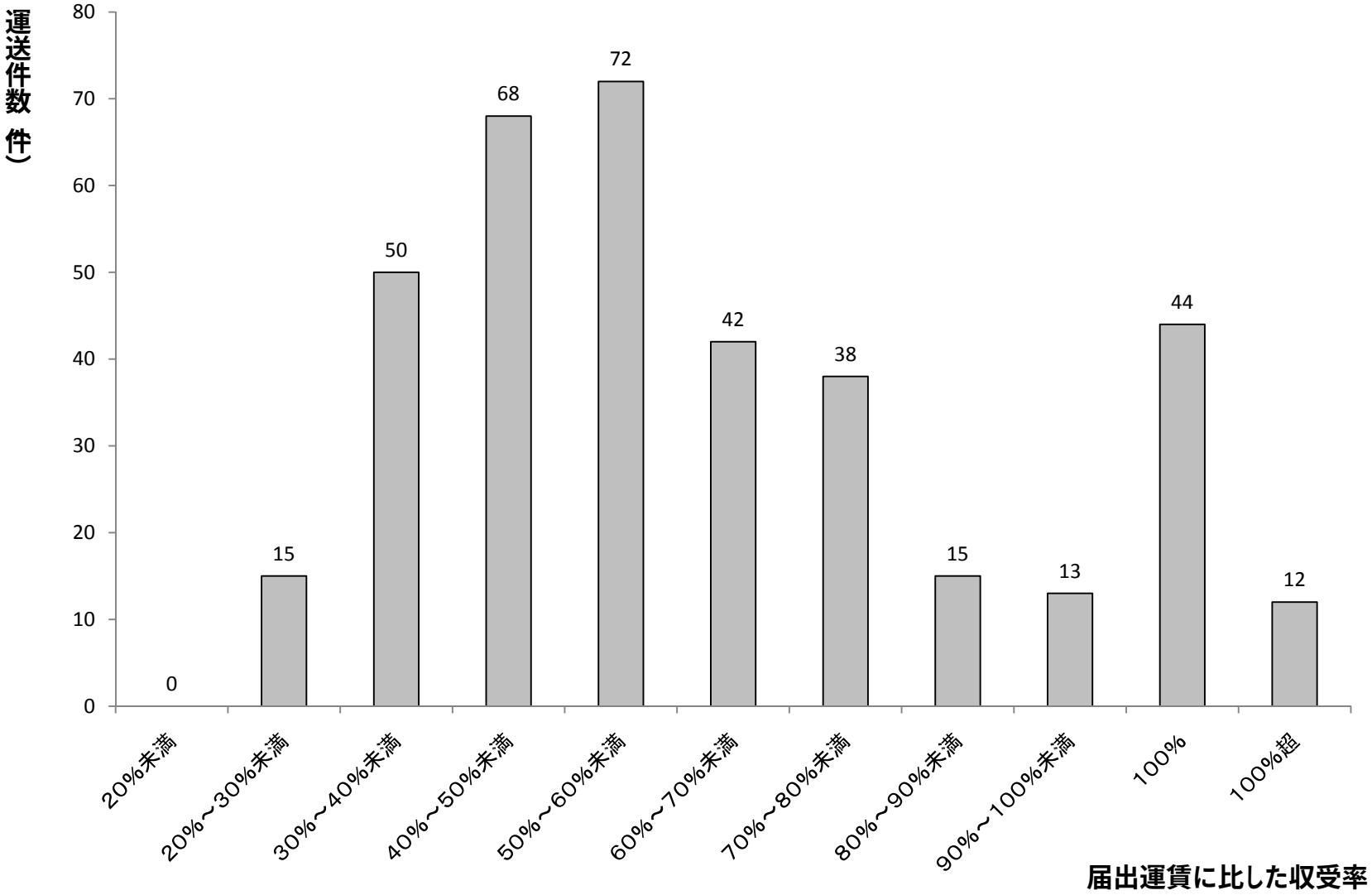
【勧告要旨】

①　国土交通省は、観光庁と連携し、旅行業者による手数料の徴収状況を含め、届出運賃の収受状況について実態把握を行うこと。また、運賃に係る原価の変動状況を踏まえ、公示運賃の検証を行い、その結果に基づき速やかに貸切バスの安全確保に必要なコストを十分に勘案した適正な公示運賃を設定すること。さらに、定期的に公示運賃を検証するための仕組みを構築すること。

　さらに、新たな公示運賃を設定した後においては、貸切バス事業者が道路運送法第９条の２第１項及び第30条第２項に違反した場合には、適正な収受について指導等を行うとともに、当該違反に旅行業者が関与している場合には、観光庁に通報し、旅行業者に対する指導を求める仕組みを構築すること。

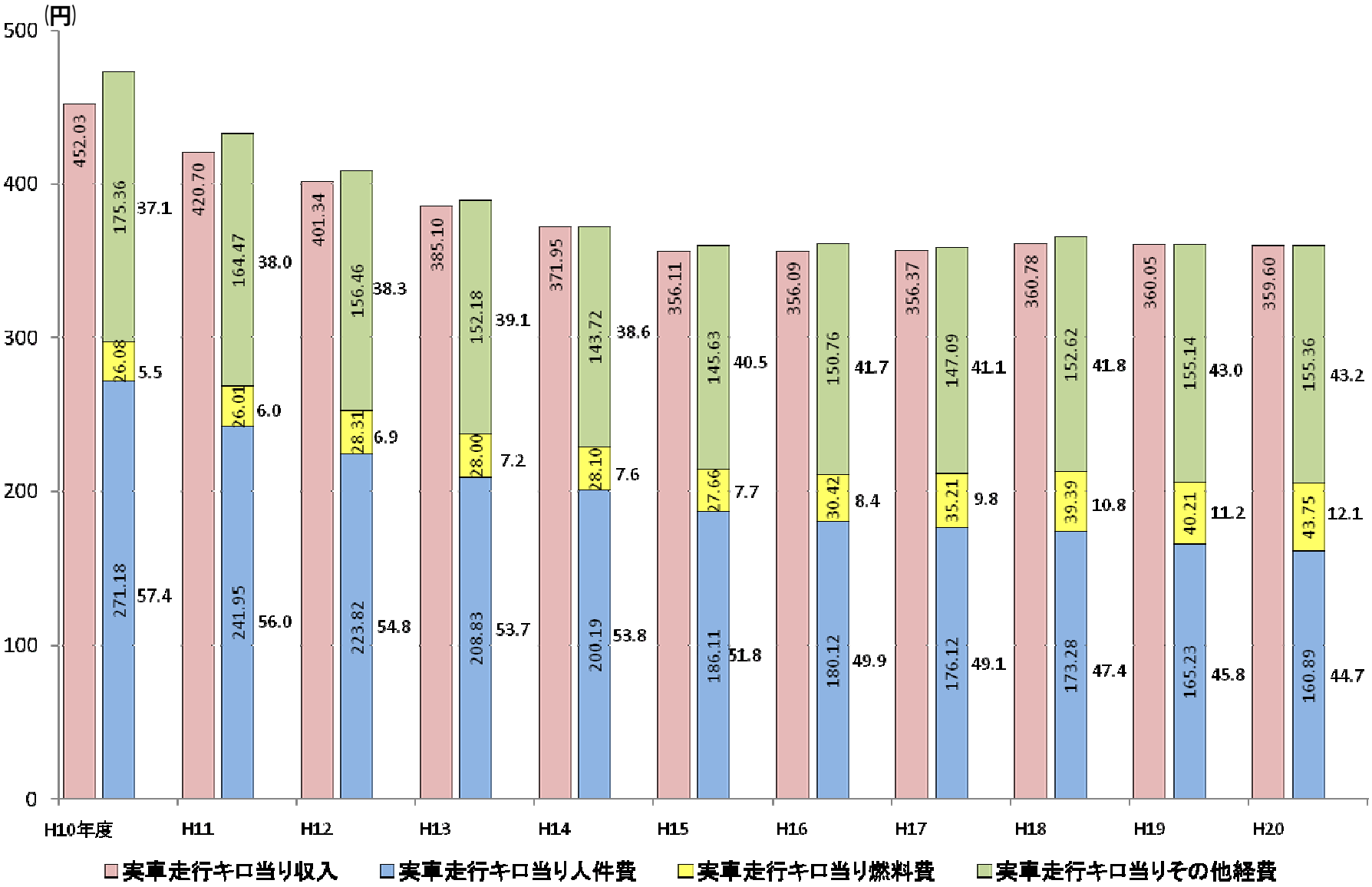
②　観光庁は、上記①により構築した旅行業者に対する指導を求める仕組みに基づき、旅行業者が貸切バス事業者における道路運送法第９条の２第１項及び第30条第２項違反に関与している場合には、旅行業者に対する指導を徹底すること。

貸切バス事業者の運賃分布



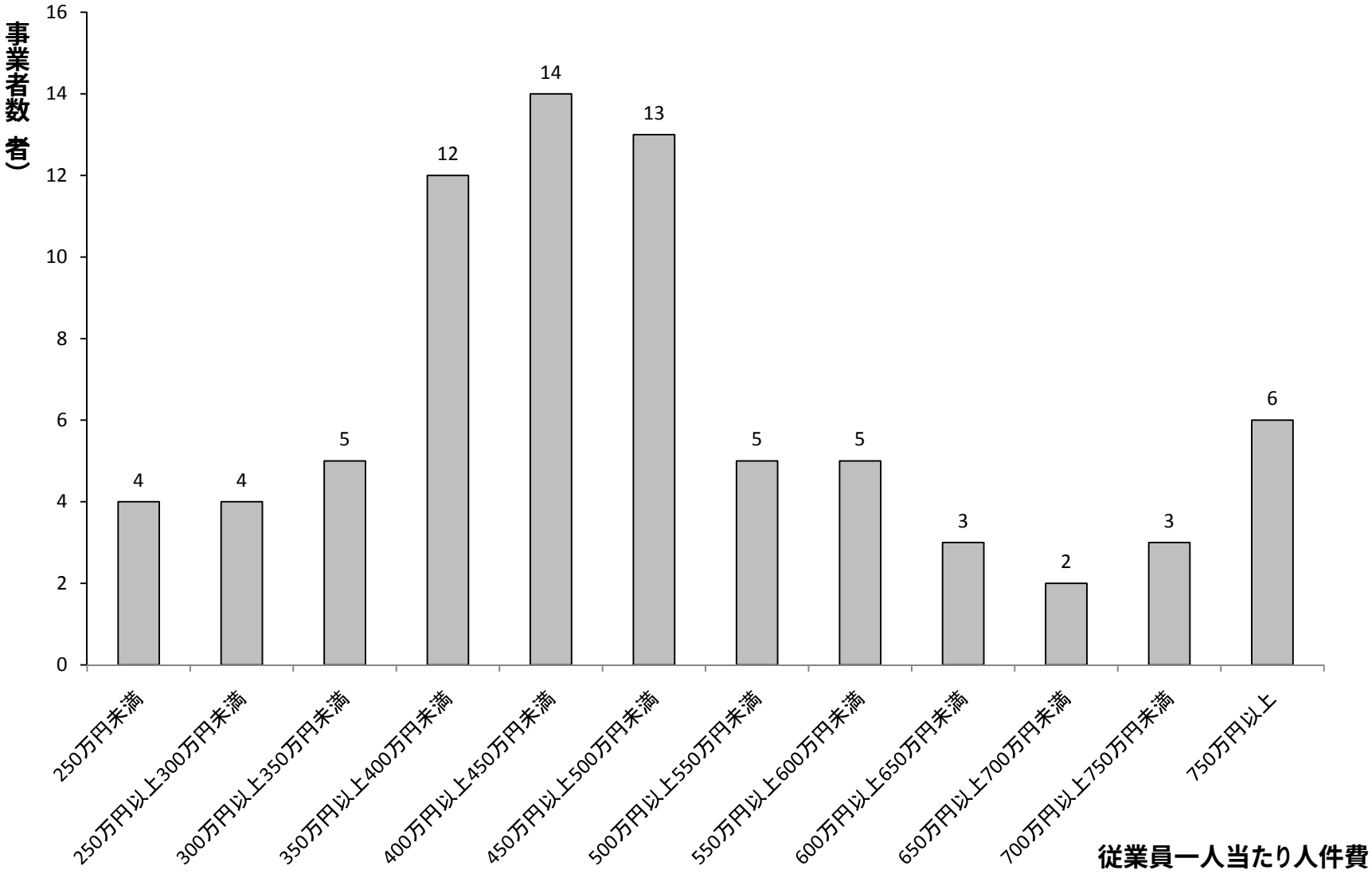
※総務省行政評価局「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果報告書」より
※平成２０年５月の運送を中心に、１９年１２月から２０年１１月までに運行した７６事業者３６９運送契約についての届出運賃の収受率

貸切バスの実車走行キロ当り収入･原価の構成比



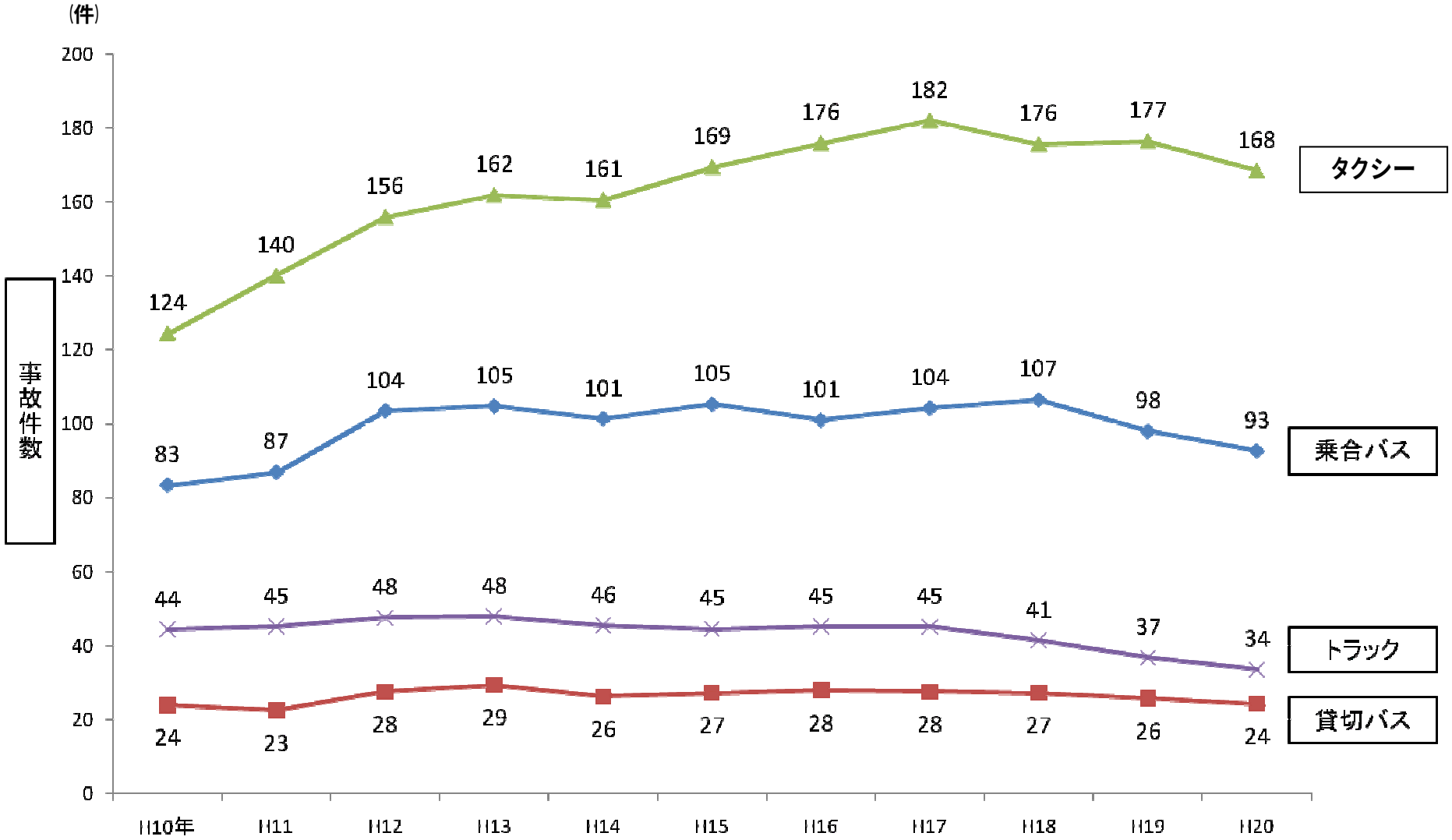
※ 出典：日本のバス事業
※ 人件費には一般管理費人件費を含む
※ 原価グラフ右側の値は原価に占める割合 (%) を示す

貸切バス事業者の従業員一人当たり人件費の分布



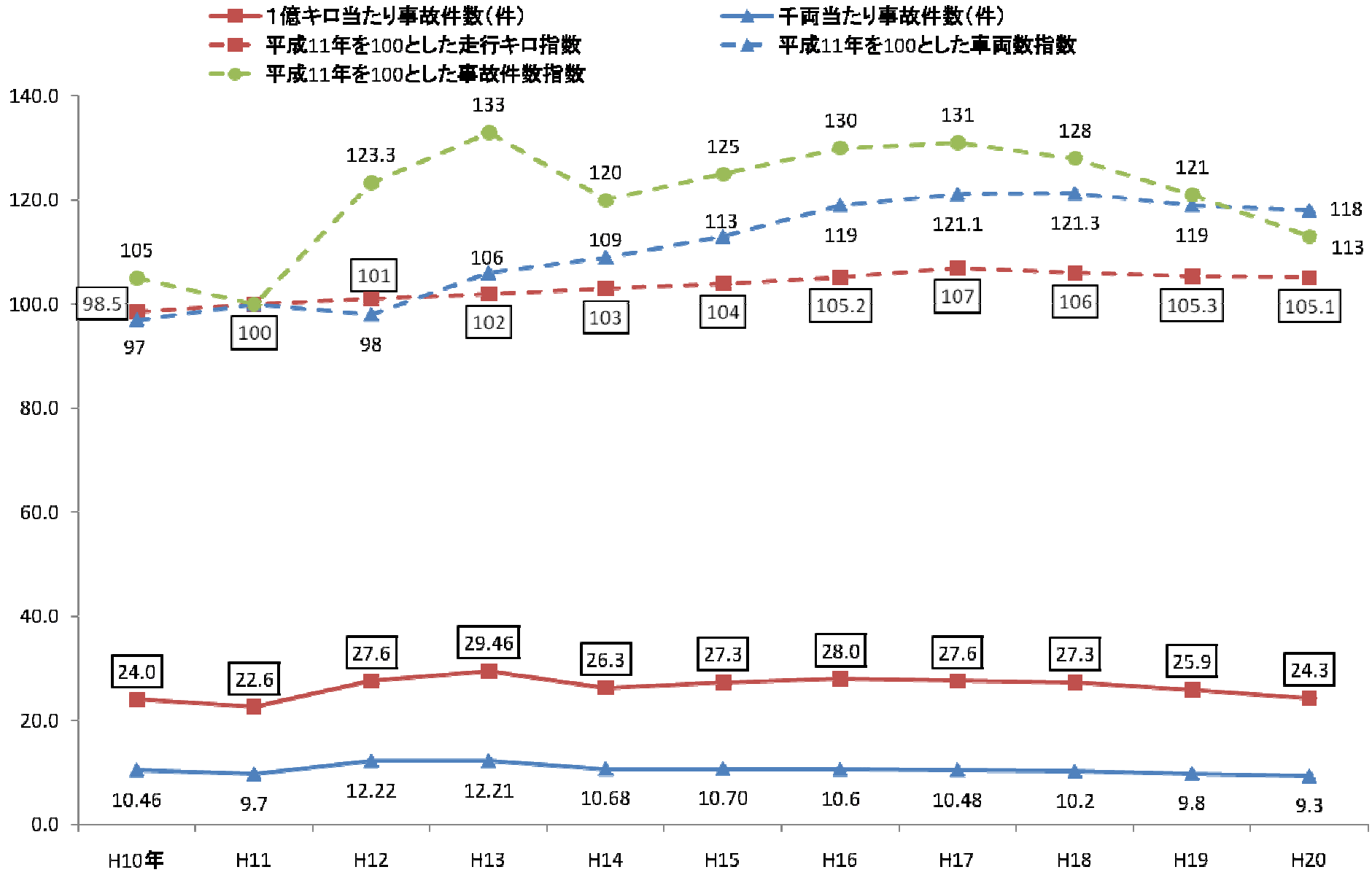
※平成２０年度営業報告書集計値（自動車運送事業経営指標ベース）
※人件費は［（運送費人件費　＋　一般管理費人件費）　÷　期中平均従業員数］にて算出

1億キロあたり全事故（死亡、重傷、軽傷）件数推移



※　事故件数は、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書（平成21年度）[付録]事業用自動車の交通事故統計（平成20年版）」による。
※　距離は、「自動車輸送統計年報：国土交通省総合政策局情報安全・調整課」による。
※　トラックは、軽自動車を除く。

貸切バスの事故件数と走行キロ･車両数の推移



※事故件数は事業用自動車の交通事故統計による。　※キロ数は自動車輸送統計年報による。　※車両数は国土交通省調べ。

事故率による貸切バスの輸送原単位比較

		集計数	実働日車当り営業収入	実車キロ当り営業収入	車両数	実働率	実車率	実働日車当り総走行キロ
貸切バス全体	全体（平均）	2,829者	50,677円	391.0円	11.9両	42.1%	77.0%	202.2km
	平均事故率以下	2,596者	49,721円	388.0円	10.5両	41.0%	76.9%	201.3km
	平均事故率以上	233者	61,329円	424.2円	27.3両	54.4%	77.1%	212.3km
	※平均事故率（千キロ当りの事故件数）＝ 0.0006件							
（参考：ツアーバス運行会社の内数）								
ツアーバス運行会社	全体（平均）	99者	64,743円	269.0円	24.7両	57.3%	82.2%	316.7km
	平均事故率以下	85者	63,948円	265.6円	20.4両	56.9%	81.7%	319.8km
	平均事故率以上	14者	69,566円	289.4円	51.3両	59.8%	85.2%	297.6km
	※平均事故率（千キロ当りの事故件数）＝ 0.0004件 ※各集計値はツアーバス以外の運行による場合も含む ※平成２２年１２月現在で把握しているツアーバス運行会社についての集計であり、２０年度にツアーバスの運行実績がない場合も含む							

※　平成２０年度輸送実績報告書の集計値（異常値と思われるデータを除く）

貸切バスの輸送原単位比較
(運行回数に占める旅行業者扱い割合による内訳)

	運行回数に占める旅行業者扱い回数	集計数	実働日車当り営業収入	実車キロ当り営業収入	車両数	実働率	実車率	実働日車当り総走行キロ
貸切バス全体	旅行業者扱いなし	678者	42,263円	523.5円	8.1両	39.7%	73.9%	148.8km
	1割未満	558者	42,734円	397.2円	10.2両	41.3%	74.2%	161.2km
	1割以上～2割未満	281者	49,122円	348.5円	10.9両	38.7%	77.4%	194.9km
	2割以上～3割未満	198者	49,985円	330.7円	12.1両	39.1%	79.6%	204.7km
	3割以上～4割未満	169者	57,044円	365.7円	12.7両	42.2%	78.0%	222.5km
	4割以上～5割未満	150者	60,608円	309.6円	12.9両	40.5%	80.2%	251.7km
	5割以上～6割未満	159者	58,542円	308.1円	15.7両	42.4%	80.1%	248.9km
	6割以上～7割未満	144者	56,797円	308.8円	14.6両	46.0%	79.0%	250.7km
	7割以上～8割未満	136者	59,418円	295.3円	16.1両	45.2%	80.0%	272.2km
	8割以上～9割未満	140者	61,472円	331.9円	16.8両	49.1%	80.2%	275.3km
	9割以上～10割未満	143者	64,711円	356.2円	20.0両	52.3%	79.7%	274.1km
	10割	73者	68,557円	366.3円	13.1両	43.5%	80.7%	274.5km
	全体（平均）	2,829者	50,677円	391.0円	11.9両	42.1%	77.0%	202.2km

※　平成２０年度輸送実績報告書の集計値（異常値と思われるデータを除く）

貸切バス運賃原価試算

平成１２年度運賃原価に対する２０年度原価の増減率を１２年２月公示運賃額に乗じて、２０年度運賃を試算

モデル①：平成１２年度実車キロ当り原価をベースにデフレータ変化率から２０年度原価を試算し、対１２年度増減率を算出
関東運輸局（大型車）の場合

		12公示基準運賃（H3年度認可運賃）	対12年度原価増減率	試算基準額	現行公示運賃額		20年度試算値	
		①	g	②=①×g	上限 ①×＋15%	下限 ①×△25%	上限 ②×＋15%	下限 ②×△25%
キロ制運賃	～100km	580円	98.0%	568円	670円	440円	650円	430円
	101～300km	470円	98.0%	461円	540円	350円	530円	350円
	301km	340円	98.0%	333円	390円	260円	380円	250円
時間制運賃		10,900円	98.0%	10,682円	12,540円	8,180円	12,280円	8,010円

※１２年度実車キロ当り原価は日本バス協会調べ
※デフレータ変化率は国土交通省調べ　（１２年度を100とした場合の20年度までの変化率。人件費△9.1%、物件費＋6.7%。）
※原価構成比は１２年度と同一として試算

モデル②：平成１２年度と２０年度の実働日車当り営業収入をベースに２０年度原価を試算し、対１２年度増減率を算出
関東運輸局（大型車）の場合

		12公示基準運賃（H3年度認可運賃）	対12年度原価増減率	試算基準額	現行公示運賃額		20年度試算値	
		①	g	②=①×g	上限 ①×＋15%	下限 ①×△25%	上限 ②×＋15%	下限 ②×△25%
キロ制運賃	～100km	580円	74.1%	430円	670円	440円	490円	320円
	101～300km	470円	74.1%	348円	540円	350円	400円	260円
	301km	340円	74.1%	252円	390円	260円	290円	190円
時間制運賃		10,900円	74.1%	8,077円	12,540円	8,180円	9,290円	6,060円

※実働日車当り営業収入は輸送実績報告書集計値（国土交通省調べ）

届出運賃の適正収受に係る指導･要請状況

受注者側への指導 （貸切バス事業者）	発注者側への要請 （自治体、教育委員会、旅行業者）
運賃の適正収受の徹底を指導	届出運賃の適正収受の必要性に理解を求めるとともに、運送契約の検討・締結の際には運輸局の公示運賃を踏まえた対応を要請

論点整理に当たっての視点

- 運賃水準と事故率との相関関係についてどのように考えるか。

- 運賃規制による安全の確保と安全規制による安全確保のどちらを優先するかについてどのように考えるか。ダンピングを行って安全を軽視するような事業者を排除するため、安全規制を遵守するよう指導を徹底すべきではないか。

- 契約運賃額の決定プロセスの合理化と効果検証
  - 「貸切バス契約ガイドライン」（仮称）の整備と普及
  - 貸切バス事業者の安全性評価・認定制度の普及　等