

貸切バスに係る運賃規制

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営業者をいう。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営業者(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るとき。

公示運賃制度

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

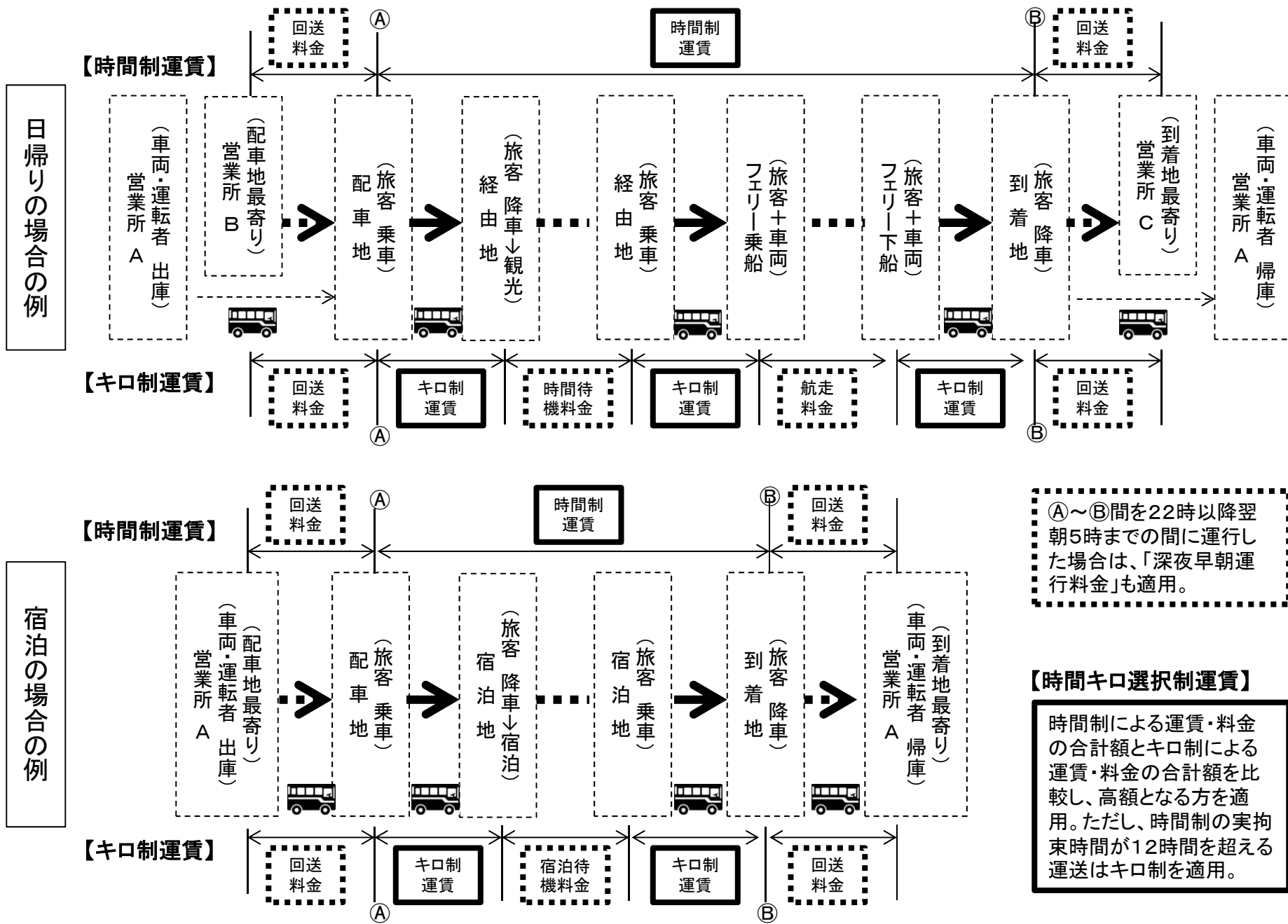
上記以外のものについては変更命令の必要性を審査

- ・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

現行貸切バス運賃・料金制度の概念図



①～②間を22時以降翌朝5時までの間に運行した場合は、「深夜早朝運行料金」も適用。

【時間キロ選択制運賃】
 時間制による運賃・料金の合計額とキロ制による運賃・料金の合計額を比較し、高額となる方を適用。ただし、時間制の実拘束時間が12時間を超える運送はキロ制を適用。

貸切バス運賃料金の領収書・乗車券

旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年8月1日運輸省令第44号)

(領収証)

第十条 一般貸切旅客自動車運送事業者は、運賃又は料金を收受したときは、運賃又は料金の計算基礎を記載した領収証を発行しなければならない。ただし、乗車券を発行したときは、この限りでない。

2 (略)

一般貸切旅客自動車運送事業標準運送約款(昭和62年1月23日運輸省告示第49号)

(運送の申込み)

第5条 当社に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。

- (1) 申込者の氏名又は名称及び住所又は連絡先
- (2) 当社と運送契約を結ぶ者(以下「契約責任者」という。)の氏名又は名称及び住所又は連絡先
- (3) 旅客の団体の名称
- (4) 乗車申込人員
- (5) 乗車定員別又は車種別の車両数
- (6) 配車の日時及び場所
- (7) 旅行の日程(出発時刻、終着予定時刻、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)
- (8) 運賃の支払方法
- (9) 第12条に規定する運賃の割引の適用を受けるときは、その旨
- (10) 特約事項があるときは、その内容

2 ~ 3 (略)

(運送契約の成立)

第6条 当社は、前条第1項の運送申込書の提出があった場合において、当該運送を引き受けることとするときは、契約責任者に対し、第13条第1項の規定により、運賃及び料金の支払いを求めます。

2 当社は、第13条第1項の規定により、所定の運賃及び料金の20%以上の支払いがあったときには、前条第1項各号に掲げる事項並びに運賃及び料金に関する事項を記載した当社所定の乗車券(以下「乗車券」という。)を発行し、これを契約責任者に交付します。

3 ~ 4 (略)

(運賃及び料金の支払時期)

第13条 当社は、契約責任者に対し、第5条第1項の運送申込書を提出するときに所定の運賃及び料金の20%以上を、配車の日の前日までに所定の運賃及び料金の残額をそれぞれ支払うよう求めます。

2 (略)

「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

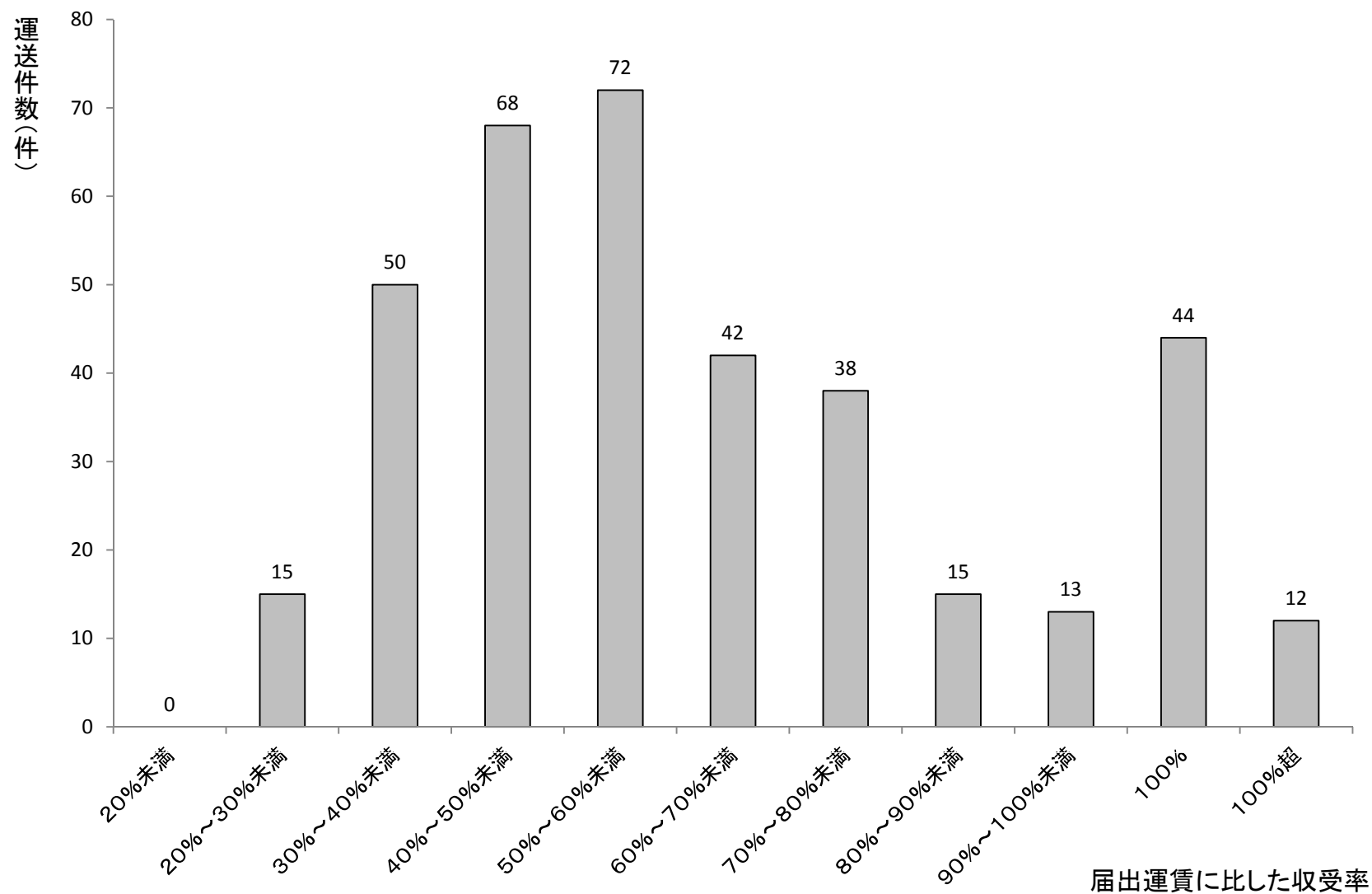
【勧告要旨】

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收受率

総務省の調査結果

- (1) 90%以上の事業者が届出運賃を収受できず(契約書、発注書等の調査結果)
 - ・ 実地調査した84事業者のうち76事業者 (90.5%)
(76事業者の369運行契約中313契約 (84.8%) で収受できず)
 - ・ 当省のアンケートに回答した2,629事業者のうち2,417事業者 (91.9%)
- (2) 収受できない理由 (収受できていないと回答した76事業者の意見)
 - ・ 契約先の主導により、やむを得ず契約 (45事業者)
 - ・ 採算が確保できれば自ら安価な運賃で契約 (20事業者)
- (3) 収受できない影響・支障 (同上の76事業者の意見)
 - ・ 運転者等の人件費の抑制 (31事業者)
 - ・ 車両更新時期の延長 (22事業者)
 - ・ 車両整備費の抑制 (8事業者)
- (4) 大手旅行業者による低運賃の提示
届出運賃の50%程度の金額の運賃表を作成し、貸切バス事業者に契約を求めている例あり
- (5) 届出運賃の収受率が低いことによる支障
届出運賃を下回る契約が常態化し、貸切バス事業者の経営を圧迫。交替運転者の配置が必要な運行であるが、交替運転者を配置していない例あり
- (6) 地方運輸局は、収受状況の実態把握、監査を実施せず
 - ・ 実態把握を行っていないもの 6 地方運輸局等
 - ・ 収受状況の監査を行っていないもの 7 地方運輸局等