

1. 車種区分

大型車



車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型車



大型車、小型車以外のもの

小型車



車両の長さ7メートル以下で、かつ、旅客席数29人以下

2. 運賃の種類

時間制運賃



実拘束時間（旅客の指定場所に到着してから旅客が降車するまでの時間）に時間賃率を乗じた額

注）実拘束時間が3時間未満の場合は、3時間として計算

時間積算は1日あたり12時間まで（2日以上は1日8時間）を上限として計算

キロ制運賃



旅客の最初の乗車地点から最後の降車地点までの距離に以下の距離区分に応じて設定

イ 100キロまで

ロ 100キロを超え300キロまで

ハ 300キロを超えるもの

時間・キロ
選択制運賃



【運賃の適用方】

時間制運賃は実拘束時間が12時間以内の運送に適用し、それ以外の運送についてはキロ制運賃を適用

注）時間制運賃で計算した運賃・料金の合計額が、キロ制運賃を適用した場合の運賃・料金の合計額に満たない場合には時間制運賃は適用しない

時間制運賃の合計額 < キロ制運賃の合計額 = [キロ制運賃の合計額を適用](#)

2. 運賃の種類 (続き)

行先別運賃



特定の行先について、時間制運賃、キロ制運賃又は時間・キロ選択制運賃にて算出した運賃及び料金の合計額

注) 別途、地方運輸局長へ届出が必要

運賃計算の基本

運賃は運賃の種類及び車種別に計算した金額の最高額及び最低額の範囲内

運賃は営業所の所在する出発地の運賃を基礎として計算

3. 運賃の割引・割増

身体障害者福祉法
知的障害者福祉法
児童福祉法



各法律の適用を受ける者の団体は3割引

学校教育法による
学校



通学又は通園する者の団体については2割引

注) 大学及び高等専門学校を除く

その他

2つ以上の割引条件に該当する場合は、いずれか高い率を適用し、重複して割引(割増)をしない。

2割引(小学校の遠足) + 2割引(その他の割引) = ~~4割引~~

4. 料 金

深夜早朝運行料金



2 2 時以降翌朝 5 時までの間に運行した場合
注) 回送のための運行は適用しない

待機料金
旅客側の原因による場合



時間待機料金を適用する場合は、1 時間あたりの待機料金
注) 時間制運賃 (時間・キロ選択制運賃の場合で時間での運賃計算をした場合を含む) を適用した場合は適用しない
宿泊待機料金を適用する場合は、2 日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合

回送料金



旅客の乗車地または降車地が最寄りの営業所から 2 0 キロを超える場合に、超えた距離について適用

航送料金



フェリーボートを利用した場合に、航送にかかった時間を適用
注) 時間制運賃等を適用した場合は適用しない

特殊車両割増料金



以下のケースの場合に運賃の 5 割以内で適用

標準的な装備を超える特殊な設備を有する車両で、
(特殊設備車両購入価格 ÷ 座席数) > (標準的車両購入価格 ÷ 座席数)

7 0 % 以上高額である場合

5 . 端数処理

距離の端数



10キロ未満は10キロに切り上げ
注) 回送キロは1キロ未満は1キロに切り上げ

時間の端数

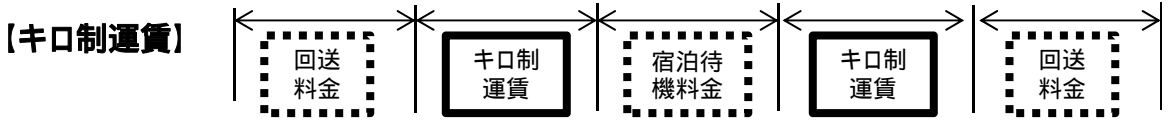
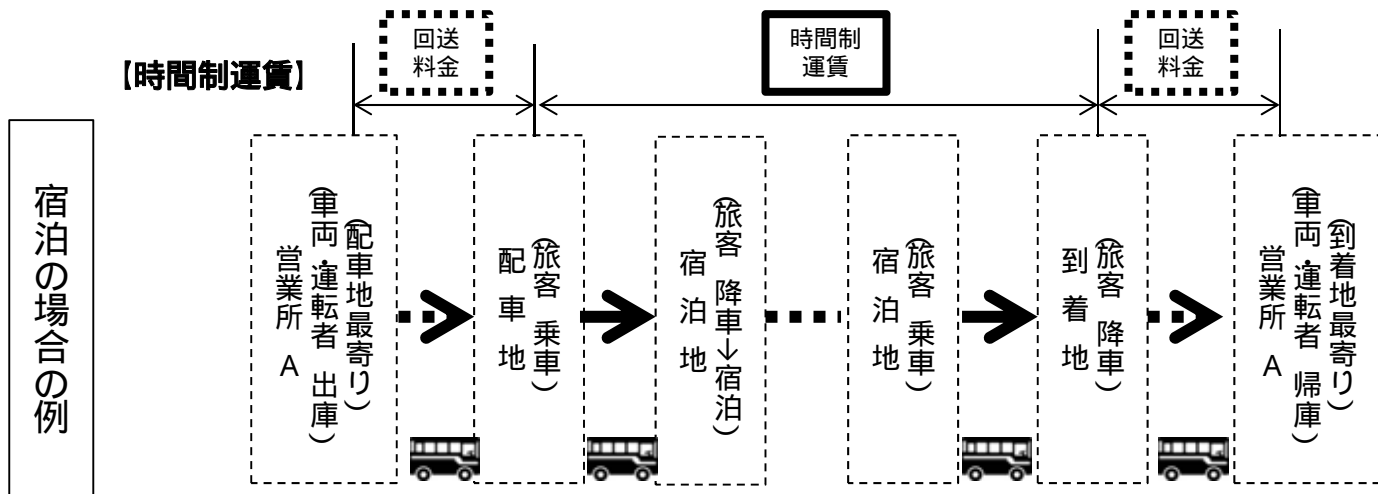
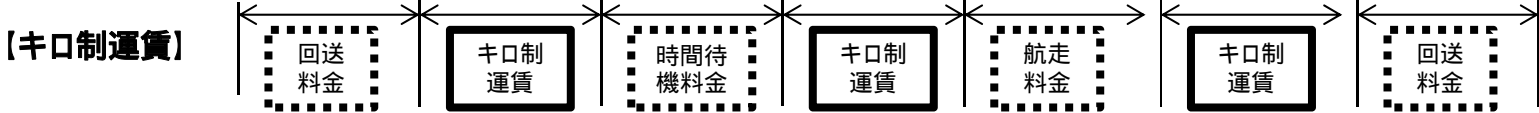
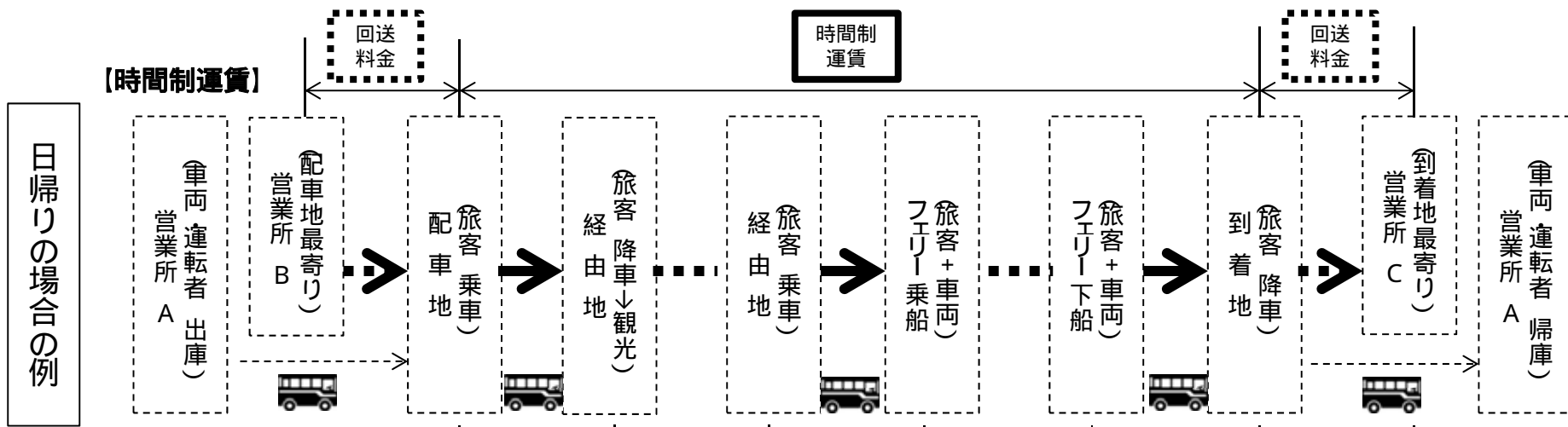


30分未満は切り捨て、30分以上は1時間に切り上げ

6 . 実費負担

ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料その他旅客から特別な負担を求められた場合には、その実費を旅客の負担とする。

現行貸切バス運賃・料金制度の概念図



～ 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。

認可制時運賃料金の原価算定

運賃原価の範囲

運賃原価は、一般貸切旅客運送事業の営業費（人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費、その他運送費及び一般管理費）、営業外費用及び適正利潤を合計した額とする。

(1) 人件費（人件費は給与、退職金、厚生費の合計額とし、次式により算定する。）	
平均給与月額 × 支払延人員 × (1 + 退職金支給率 + 厚生費支給率)	
イ 平均給与月額	基準賃金、基準外賃金及び賞与の年間総額を 1 / 12 した額
ロ 支払延人員	実績年度の支払延人員。ただし、労働時間の短縮について、実施し又は実施することが確定している場合のみ運転者について人員増を認める。
ハ 退職金支給率	実績年度の給与総額に対する退職金の割合
ニ 厚生費支給率	実績年度の給与総額に対する厚生費の割合
(2) 燃料油脂費	
イ 燃料費	燃料別単位当たり価格 × (燃料別総走行キロ ÷ 燃料別単位当たり走行キロ)
	単位当たり価格 最近の平均購入価格。ただし、燃料税の増額が確定している場合は、増税分を加算した額とする。
	燃料別総走行キロ 実績年度値の比率
	単位当たり走行キロ 実績年度値による
ロ 油脂費	車キロ当たり経費 × 実績年度総走行キロ
	車キロ当たり経費 実績値 × (1 × CPI)
(3) 車両修繕費（タイヤ・チューブ費を含む）	
車キロ当たり経費 × 実績年度総走行キロ	
	車キロ当たり経費 実績値 × (1 + (CPI + WPI ÷ 2))

認可制時運賃料金の原価算定

(4) 車両償却費

標準車両価格 × 実績年度期中平均車両数 × 償却率

標準車両価格
最近における現金購入価格

償却率
(1 - 0.1) ÷ 5年 = 0.18

(5) 保険料

イ 強制保険
1両当たり保険料 × 実績年度期中平均車両数

ロ その他
実績額

(6) 諸税

イ 自動車税及び自動車重量税
1両当たり税額 × 実績年度期中平均車両数

ロ その他
実績額

(7) その他諸経費

イ その他償却費
実績額

ロ その他修繕費
翌年度 = 実績額 × (1 + CPI)
平年度 = 翌年度額 × (1 + CPI)

ハ その他

交際費
実績額 (ただし、非課税限度額を限度)

事故賠償費
実績額

その他
翌年度 = 実績額 × (1 + CPI)
平年度 = 翌年度額 × (1 + CPI)

認可制時運賃料金の原価算定

(8) 一般管理費	
イ	人件費
ロ	諸税
	事業税 $\text{実績年度適正利潤} \times \text{申請地区事業税税率}$
	その他 実績額
ハ	その他経費
	交際費、寄付金 実績額 (ただし、非課税限度額を限度)
	固定資産償却費 実績額
	その他 $\text{翌年度} = \text{実績額} \times (1 + \text{CPI})$ $\text{平年度} = \text{翌年度額} \times (1 + \text{CPI})$
(9) 営業外費用	
イ	金融費用
	$\text{実績額} + (\text{所要資金} - \text{自己資金}) \times \text{平均利率}$
	所要資金 車両購入及び施設改善のために要する資金
	自己資金 減価償却費及び増資予定額 (確定している場合のみ)
ロ	その他
	実績額

認可制時運賃料金の原価算定

(10) 適正利潤

$$\text{貸切換算自己資本} \times \text{資本利率}(0.1) \div (1 - \text{法人税等税率})$$

貸切換算自己資本

自己資本に全事業の固定資産に占める貸切事業用固定資産の比率を乗じて算出。(ただし、自己資本が欠損となっている場合には、貸切換算資本金を基礎に算定)

法人税等税率

$$\text{法人税税率} + (\text{法人税税率} \times (\text{都道府県民税率} + \text{市町村税率}))$$

所要増収率の算定

$$\frac{\text{運送原価} - (\text{運送雑収} + \text{営業外費用})}{\text{運送収入}} - 1$$

運賃改定率の算定

運賃改定率は、原価計算の結果に基づく所要増収率と等しくなるよう算定。
なお、制度変更及び料金等の変更により増収効果が伴う場合には所要の修正を行う。

処分基準

- 1 運賃については、上記により算定した運賃改定率に現行の運賃額を乗じることによって算定した額をもって認可する。
- 2 料金については、料金に対応するサービスの原価、利用者の負担力等を勘案のうえ定めた額をもって認可する。

公示運賃料金

変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲

(単位：円)

種別	ブロック別	北海道		東北				北陸信越				関東			
		上限	下限	宮城、岩手、福島、青森		秋田、山形		新潟、長野		石川、富山		上限	下限		
				上限	下限	上限	下限	上限	下限	上限	下限				
運賃	キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	～100km	770	500	690	450	690	450	690	450	690	450	670	440
			101km～300km	660	430	590	380	610	400	610	400	580	380	540	350
			301km～	490	320	450	290	460	300	460	300	430	280	390	260
		中型車	～100km	630	410	580	380	600	390	600	390	560	370	580	380
			101km～300km	540	350	510	330	530	350	530	350	410	270	480	320
			301km～	460	300	440	290	430	280	430	280	320	210	350	230
		小型車	～100km	430	280	430	280	400	260	400	260	440	290	480	320
			101km～300km	370	240	380	250	370	240	370	240	330	220	380	250
			301km～	300	200	300	200	310	200	310	200	240	160	300	200
	時間制運賃 (1時間当たり)	大型車	14,260	9,300	12,880	8,400	13,000	8,480	13,000	8,480	13,000	8,480	12,540	8,180	
中型車		11,620	7,580	11,160	7,280	11,390	7,430	11,390	7,430	9,890	6,450	10,580	6,900		
小型車		8,050	5,250	7,820	5,100	7,360	4,800	7,360	4,800	7,940	5,180	9,090	5,930		
料金	深夜早朝運行料金(1時間当たり)		3,000	2,700	2,800	2,520	3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	
	時間待機料金(1時間当たり)		5,500	4,950	5,400	4,860	5,500	4,950	5,500	4,950	6,000	5,400	6,000	5,400	
	宿泊待機料金(1泊当たり)		26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	
	航送料金(1時間当たり)		5,500	4,950	5,400	4,860	5,500	4,950	5,500	4,950	6,000	5,400	6,000	5,400	
	回送料金 (1km当たり)	大型車	～100km	380	340	370	330	390	350	390	350	370	330	350	320
			101km～	340	310	340	310	360	320	360	320	340	310	330	300
		中型車	～100km	320	290	320	290	340	310	340	310	310	280	300	270
			101km～	250	230	240	220	260	230	260	230	250	230	240	220
		小型車	～100km	250	230	240	220	260	230	260	230	250	230	230	210
			101km～	180	160	180	160	200	180	200	180	170	150	170	150
特殊車両割増料金		運賃の5割以内													

注)平成3年に改定された認可運賃を基礎として、運賃については上限15%、下限25%を乗じ、料金については下限10%を乗じて公示運賃料金としている。

公示運賃料金

変更命令の審査を必要としない運賃・料金の範囲

(単位：円)

種別	ブロック別		中 部				近 畿		中 国		四 国		九 州		沖 縄 本 島		
			東 海		北 陸		上限	下限	上限	下限	上限	下限	上限	下限	上限	下限	
			上限	下限	上限	下限											
運賃	キロ制運賃 (1km当たり)	大型車	～100km	680	440	690	450	690	450	690	450	720	470	760	500	630	410
			101km～300km	540	350	580	380	550	360	550	360	560	370	590	380	530	350
			301km～	400	260	430	280	380	250	450	290	440	290	460	300	430	280
		中型車	～100km	510	330	560	370	580	380	550	360	620	410	590	380	530	350
			101km～300km	400	260	410	270	450	290	400	260	460	300	450	290	430	280
			301km～	290	190	320	210	310	200	300	200	360	230	370	240	330	220
		小型車	～100km	390	260	440	290	470	310	450	290	480	320	470	310	440	290
			101km～300km	300	200	330	220	370	240	350	230	400	260	370	240	330	220
			301km～	220	140	240	160	260	170	250	170	310	200	320	210	280	180
	時間制運賃 (1時間当たり)	大型車	12,540	8,180	13,000	8,480	12,770	8,330	12,770	8,330	13,920	9,080	14,030	9,150	12,310	8,030	
		中型車	9,090	5,930	9,890	6,450	10,810	7,050	10,120	6,600	11,960	7,800	10,930	7,130	9,780	6,380	
		小型車	6,900	4,500	7,940	5,180	8,510	5,550	8,280	5,400	9,660	6,300	9,320	6,080	7,940	5,180	
料金	深夜早期運行料金(1時間当たり)		3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	3,000	2,700	
	時間待機料金(1時間当たり)		6,000	5,400	6,000	5,400	6,000	5,400	5,500	4,950	5,500	4,950	5,500	4,950	5,000	4,500	
	宿泊待機料金(1泊当たり)		26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	26,000	23,400	
	航送料金(1時間当たり)		6,000	5,400	6,000	5,400	6,000	5,400	5,500	4,950	5,500	4,950	5,500	4,950	5,000	4,500	
	回送料金 (1km当たり)	大型車	～100km	370	330	370	330	380	340	390	350	390	350	390	350	370	330
			101km～	340	310	340	310	350	320	360	320	360	320	360	320	340	310
		中型車	～100km	310	280	310	280	330	300	340	310	340	310	340	310	310	280
			101km～	250	230	250	230	250	230	260	230	260	230	260	230	240	220
		小型車	～100km	250	230	250	230	250	230	260	230	260	230	260	230	240	220
	101km～	170	150	170	150	190	170	190	170	190	170	190	170	180	160		
特殊車両割増料金		運賃の5割以内															

注)平成3年に改定された認可運賃を基礎として、運賃については上限15%、下限25%を乗じ、料金については下限10%を乗じて公示運賃料金としている。

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要

参考資料

本年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」（座長：加藤博和 名古屋大学大学院准教授）において、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進めてきたところ、今般、運賃・料金制度の見直しの方向性について以下のとおり中間報告を行う。

ワーキンググループ会合の開催状況

- 第1回（7月25日）...これまでの経緯及び貸切バス運賃・料金制度の現状と課題
- 第2回（9月24日） 貸切バス、旅行業関係委員からの運賃・料金に係る提案等及び運賃・料金の実態調査結果
- 第3回（11月1日）...有識者委員、労働組合関係委員からの運賃・料金に係る提案等及び実効性のある貸切バス運賃・料金制度の構築に向けた検討
- 第4回（12月11日）...中間報告（案）の検討

1. 貸切バス運賃・料金の現状と課題、及び検討の視点

制度の現状と課題

- 公示運賃・料金は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方を基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の見直しを経て現在に至っているが、近年の物価動向や現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとはいえない。
- 適用方法も複雑で分かりにくい。

運賃・料金の収受等の現状と課題

- 需給調整規制の廃止により、新規参入が容易となったことから供給過剰となる一方で、団体旅行の減少や旅行の小口化等による需要減少とインターネットの普及等により価格競争が激化し、公示運賃・料金に基づく届出運賃・料金が守られず、公示運賃・料金の下限を下回った運賃での取引が多く行われている。

（参考）

貸切バス事業者へのアンケート調査の結果

- 全体の7割が届出運賃を収受できていない
 - 法令遵守意識の低下・欠如や、運賃・料金の適用方法の理解不足
 - 需要の季節変動が激しいため、閑散期には運賃を下げざるを得ない
 - 小規模事業者の多くが兼業で行っており、運転手が嘱託・兼業という事業者が多数
 - 小規模事業者ほど運賃・料金を顧客との相談や過去の実績、市場の動向を参考に設定
- 運賃・料金の決定については、旅行業者等の運送申込者の意向が強く反映されていると指摘されている。
 - 適正な運賃・料金の収受ができていないことなどから、営業収入が減少し、人件費の抑制や車両更新時期の延長、車両整備費の抑制といった影響や支障が発生したことにより、安全性や事業持続性を脅かす事態が生じている。

上記を踏まえ以下の視点から検討

取引実態を踏まえた
制度設計

法令遵守や事故防止
等、サービス改善等の
観点からの制度設計

国民目線・消費者目
線の観点からの制度設
計

関係者間の取引実務
円滑化及び貸切バス事
業者による創意工夫・
需要喚起を促す観点か
らの制度設計

事後チェックが技術
的に容易な制度設計

「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」中間報告の概要

2. 合理的で実効性ある貸切バス運賃・料金制度の方向性

公示運賃・料金の水準が現状と乖離しており、届出運賃・料金を下回る額での取引が行われ、この結果、人件費や車両更新等の再投資費用の抑制により、安全・安心を確保することが困難な状態となっていることなどを踏まえ、具体的には次のような取り組みを進めていく必要がある。

公示運賃・料金制度の枠組みの見直し

- 貸切バスが具備すべき安全の確保、適切な事業管理体制の構築といった観点を考慮し、さらに、現在の物価水準も加味して標準的な原価水準の計算を行い、その結果を参考に公示運賃・料金を見直すことが必要。
- 運賃・料金の種類の簡素化、基準となる値の決定方法、上下限の幅及びその意義や強制力のあり方、運賃と料金の区分については今後検討。

貸切バスの付加価値に見合った運賃・料金の確保

- レベルの高い安全対策（運輸安全マネジメントの導入、貸切バス安全性評価の認定など）や乗務員の質、顧客満足度を高める付加価値により、これに見合った運賃・料金を確保。

貸切バス事業者と旅行業者等の運送申込者との適正な取引の確保

- 書面取引の徹底、運送申込書・引受書の記載事項に明細を記すような明瞭化及び領収書発行の徹底、運送申込者の不適正な申込みの防止。
- 「貸切バス選定・利用ガイドライン」を活用し、運賃・料金制度の理解促進。

利用者に対する適切な情報開示

- 貸切バス事業者自ら事業の計画・内容や安全に係る取り組みを積極的に開示。
- 「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を活かした上で、高い安全性の確保に取り組む良質な貸切バス事業者について認識を広める。

業界団体等による運賃・料金の適正化に向けた取り組み

- 貸切バス及び旅行業の両業界団体による指導や啓発活動を積極的に実施。具体的には、原価計算の普及・浸透に取り組むことが必要。

不適正な運賃・料金による取引に対する指導・監査・処分の徹底

- 国や業界団体による指導や監査・処分の徹底、運送申込者による悪質な行為に起因する場合の対策の検討。

平成24年10月に学識経験者、バス事業者、労働組合、旅行業者等の関係者から構成される「バス事業のあり方検討会(座長:中村文彦 横浜国立大学大学院教授)」を設置し、貸切バスの安全性向上に向けた施策を中心に検討を進めてきたところ、今般、検討状況について以下のとおり中間整理を行い、年度内の最終とりまとめに向けて引き続き検討を行う。

貸切バス全般に係る対策

【課題】

価格競争の激化に伴い、安全コストを考慮しない発注が広がっている現在の業界構造

事業者数・車両数が増加する一方、需要の増加は限定的
日車営収が下落
運転者の労働条件が悪化し、安全性が低下

安全確保への取組意識が低い事業者や法令が遵守されていない事業者が存在

監査等の事後チェック体制が不十分

旅行業者等の発注者との間で、適正とは言えない取引も見られる現状

利用者からの信頼を回復する必要

【今後講じるべき対策】 いずれの項目も、調整・検討が終わり次第、速やかに実施

(1) 参入時の安全性チェックの強化

安全管理体制の強化 ~ 経営トップをはじめとする事業者全体での安全管理の取組みを中小事業者に拡大(運輸安全マネジメントの実施義務づけ)

運行管理制度の強化 ~ 車両運行中の運行管理者業務の明確化、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーによる運行管理体制の構築等

役員の法令試験の厳格化、現場確認の徹底

更に検討を継続すべき項目

・車庫要件の見直し、最低車両台数の見直し

(2) 参入後の安全性向上の取組

運輸安全マネジメント評価を中小事業者に拡大。安全管理体制の構築のための支援事業を展開。

事業者による法令遵守を徹底するため、第三者機関による適正化事業(コンサルティング)を実施(新高速乗合バス移行事業者等から開始し、順次拡大)。また、事業者の法令遵守に係る自主点検とその結果の国への報告を義務化

国による集中的な監査・処分を実施(監査のあり方検討会において検討)

(3) 適正な取引環境の整備

旅行業者等の発注者との取引の適正化 ~ 書面取引の徹底

合理的で実効性ある運賃・料金制度の構築 ~ 安全コストや最新の物価水準も踏まえた適正な原価水準の計算に基づく公示運賃・料金制度の枠組みの見直し(貸切バス運賃・料金WGにおいて検討)

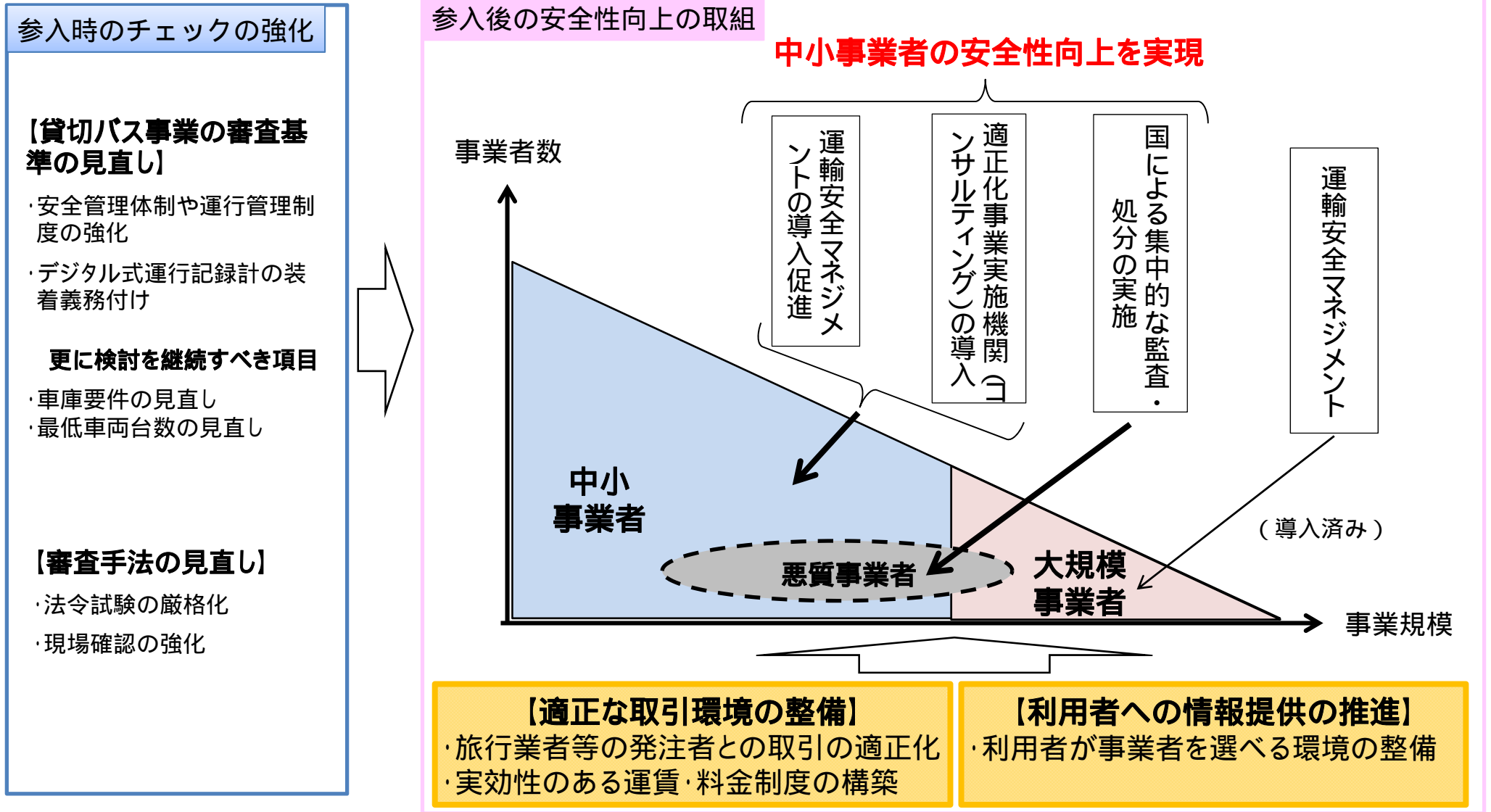
(4) 利用者への情報提供の推進 ~ サービスの安全性を判断する上で重要な情報(法令遵守状況、事業者の自主的な安全確保に関する取組み等)を公表

高速ツアーバス等に係る対策

新高速乗合バスへの移行 ~ 平成25年7月末までの移行に向けた、バス停留所の調整等

過労運転の防止 ~ 高速ツアーバスの交替運転者の配置基準の策定等(過労運転防止検討会において検討)

中間整理のイメージ～高速ツアーバス事故を受けた貸切バスの安全性向上対策～



高速ツアーバス等の「新高速乗合バス」への移行

平成25年7月末までの移行に向けた、バス停留所の調整等

高速ツアーバス等の過労運転の防止

高速ツアーバスの交替運転者の配置基準の策定等

「バス事業のあり方検討会」報告書（平成24年3月30日） 抜粋

. 貸切バスの健全な発展に向けて

(4) 営業面での規制の見直し

貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促すとともに、貸切バス車両の稼働率や貸切バス事業の収益性の向上等に資するため、営業面での規制の合理化を進める必要がある。

以上のような考え方を踏まえ、具体的には、次のような取り組みを進めるべきである。

貸切バス運賃・料金制度のあり方のさらなる検討

- 貸切バスに係る現行の公示運賃は、平成3年の認可運賃をベースに、当初の原価計算の考え方は基本的に維持したまま、物価水準等や消費税の転嫁、幅運賃の幅の見直しを経て現在に至っている。
- このため、近年のデフレ傾向を必ずしも反映していないほか、現在の原価計算の前提条件を適切に反映しているとは言えないものとなっている。また、大部分の事業者は公示運賃を届出運賃としているものの、いわゆる実勢運賃は、公示運賃や届出運賃を大きく下回っていると言われている。
- 本検討会においては、それ以下の額での契約を認めない厳格な下限運賃制度の導入が一部委員から提案されたが、
 - ・ B to B の取引が中心の貸切バスに、他の消費者取引以上に厳格な規制を導入することが妥当か
 - ・ 多様な取引形態やシーズナリティが存在する中で、下限とする運賃・料金水準を適切に決定することは困難
 - ・ 実際に契約される運賃額を下限に張り付ける圧力が発生するおそれがある

などの意見もあった。運賃・料金制度のあり方を検討するに当たっては、定性的な議論に止まらず、取引実態を踏まえつつ、さらに客観的・定量的な検証を積み重ねていく必要がある。

- また、現行の運賃・料金制度の課題を把握しているバス業界、旅行業界、労働組合、地方運輸局に対して望ましい運賃・料金制度についての提案を求めたところ、多種多様な意見が出されるなど、必ずしも方向性が定まらない状況であった。
- このため、学識経験者、貸切バス事業者、労働組合、旅行者、行政等の関係者から構成される貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループを設置し、平成24年度中に合理的で実効性のある新たな貸切バス運賃・料金制度案を取りまとめるべく、さらに検討を深めていく必要がある。
- 検討に当たっては、業界の視点・供給者の視点からの議論に偏らないよう、国民目線・消費者目線での評価を十分に意識しながら検討を行う必要があ

る。また、総務省「貸切バスの安全性確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」における指摘内容も踏まえつつ検討を行う必要がある。これに加え、当検討会の各委員からは、例えば、次のような視点が提示されたところである。当検討会としては、貸切バス運賃・料金制度等ワーキンググループにおいて、これらの点を十分に踏まえた検討が行われることを期待する。

【検討の視点（例）】

取引実態を踏まえた制度設計

（例．B to B 中心、観光旅行以外の需要の増加、シーズナリティの存在、短時間契約や長期間契約の存在等）

法令遵守や事故防止、サービス改善等の観点からの制度設計

（例．法令遵守や事故防止、サービス改善等が可能な適正利潤を含む運賃・料金水準とその算出方法、ツーマン運行の取扱い等）

国民目線・消費者目線の観点からの制度設計

（例．消費者の保護、わかりやすい仕組み、供給者だけではなく消費者からも支持される納得感のある制度、必要性・重要性やリスクの違いを理解しやすいこと等）

関係者間の取引実務の円滑化の観点からの制度設計

（例．運賃・料金制度の簡素化等）

貸切バス事業者による創意工夫や需要喚起を促す観点からの制度設計

（例．共通的に定めるべき部分と個別事業者の判断に委ねるべき部分の切り分け等）

事後チェックが技術的に容易な制度設計

（例．関係書類の作成・保存の義務付け等）

- また、現行の運賃・料金制度が形骸化して久しいとの指摘もある中で、運賃・料金制度を単に変更するだけでは、新制度への移行が必ずしも迅速かつ円滑に進まないおそれもある。このため、例えば、貸切バス利用ガイドラインの作成・周知などを含む関連する他の取り組みと新たな運賃・料金制度の構築とを有機的に連動させつつ、安全性の確保を前提とした健全な競争が行われるような市場環境を整備し、新制度への確実な移行を進めることが必要である。

- 検討の手順としては、例えば、次のようなものが考えられる。

取引実態の分析

（過去の需要構造の変化と今後の見通し等）

現行の運賃・料金制度の問題点の整理

（名目と実態が乖離した原因等）

新たな運賃・料金制度の設計方針の検討

具体的な制度設計の実施

貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ 第5回議事概要

日時：平成25年1月31日(木) 14:00 ~ 16:10

場所：合同庁舎第3号館8階 国際会議室

事務局からの資料説明の後、質疑応答及び意見交換が行われた。概要は以下のとおり。

【新たな公示運賃・料金制度の具体的な制度設計について】

現行の運賃制度では、キロ制と時間制による価格差が生じているのが実状。いずれか高いほうを収受できるという制度に対する疑問が生じている。

貸切バスの場合は時間が長いほどコストがかかる部分と、距離が長いほどコストがかかる部分とがあるので、時間運賃と距離運賃をそれぞれ計算して合算する時間・キロ併用制運賃とすることが合理的。

時間制を中心として距離制を付加する形にすることで、実際の運行を的確に反映した運賃を収受することができ、合理的ではないか。現在は料金として算定されている回送料金や待機料金などを運賃に入れることで簡素化できる。

上限は付加価値やサービスレベルの向上によって運賃を上げることのできる範囲とし、下限は安全性を確保するための最低限の範囲とするべき。

上限及び下限の範囲を超える運賃については審査が必要であるが、下限は安全性を担保できるものでなければならぬため、上限を上回る場合よりも下限を下回る場合の審査のほうをより厳しくすることを考えるべき。

基準となる運賃と下限との幅を狭くして、厳格に審査をする部分を広くするべき。

安全確保の観点で許容し得る運賃か否かの判断は、下限を下回るものだけを一律に認めないとするのではなく、事業者の努力によるものなのか、或いは取るべきコストを含めていないだけなのか、個別具体的にチェックするほうが実効性がある。

下限を下回る運賃を適用する事業者は本当に安全対策をしっかりとやっているのかと消費者が気づくことのできる下限の設定をしなければならないし、新たな運賃制度のPRもしっかりやっつけていかなければならない。一方、事業者が法令を遵守した上で企業努力によって下限を下回る運賃を適用するのであれば、それを認めることもあり得る。

基準となる運賃が安全と適正利潤を担保するものだとする、例えば年間の運行の9割が下限は下回らないが基準となる運賃を下回るものである場合、適法だが利益が出ず、一定の安全性を担保できないという事態が生じる可能性もある。

航空会社の運賃・料金体系のようにシーズンによって各社が設定できる運賃・料金にしてもよいのではという考え方がある一方で、シーズンによっては運行していない車両が多くあるという現状もあるのでシーズンオン・オフという考え方は実態に合わないという考え方もある。

運賃に幅をもたせることとする場合、この幅の中でシーズンリティに対応していくべき。

地域別、季節別という考え方を採用する場合、消費者にとっても判別しやすいものにする必要がある。

現行制度の運賃の幅の根拠がシーズンオン・オフの存在によるものであると考え、これまで行ってきた安全性確保のための運賃・料金制度の議論とは別の要素である。この点について議論を深めていく必要がある。

法令上の義務付けは遵守しなければならないし、それによって発生するコストは当然運賃の中に含まなければならない。

新たな運賃制度を創設したとしても、運賃収受が人件費や安全に係るコストに充てられなければ意味がない。

運転者の2人乗務を必要とする場合については別途料金を加算できるようにすべき。

供給過剰の需給バランスの中で価格競争が激化し、バス事業者から適切な運賃・料金の提示ができていないという実情がある一方、特に学校関係を含めた入札制による価格決定方式が運賃低下の一つの要因ではないかとの指摘もある。

貸切バスを発注する都道府県や学校などの教育関係者、旅行会社はもちろんのこと、一般利用者においても安全コストや適切な人件費の見直し、旅客サービス維持のための費用を含めた運賃制度を理解してもらうことが重要。

契約時の書面取引が義務化されているが、実際の運行において時間や距離などが変動した場合にどうするかについても議論する必要がある。

バス事業のあり方検討会を中心に、運賃・料金制度の他、参入許可基準、監査のあり方、過労運転防止等の検討に総合的に取り組んだ上で安全なバス事業を実現していく。

以 上