

# 貸切バス事業者の実態調査(概要)

---

第7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

令和元年6月3日

# 貸切バス事業の実態調査対象等

## 調査対象

( )内は前回調査（平成29年9～10月実施）

調査対象事業者数 ※1		回答数	回答率	
貸切バス事業者		1,865 (1,055)	1,157※2 (552)	62.0% (52.3%)
内訳	バス協会員	1,279 (579)	868 (333)	67.9% (57.5%)
	非会員	586 (476)	283 (219)	48.2% (46.0%)

※1 事業規模比率 大規模【50両以上】：中規模【10～50両未満】：小規模【10両未満】＝1：15：24（1：1：1）  
各都道府県毎に約40者を選定。ただし、40者に満たない場合は運輸局管内で調整数を満たすように調整。

※2 協会加入の有無について無回答6者含む。

## 調査手法

メール調査（平成30年12月3日～平成31年2月1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。

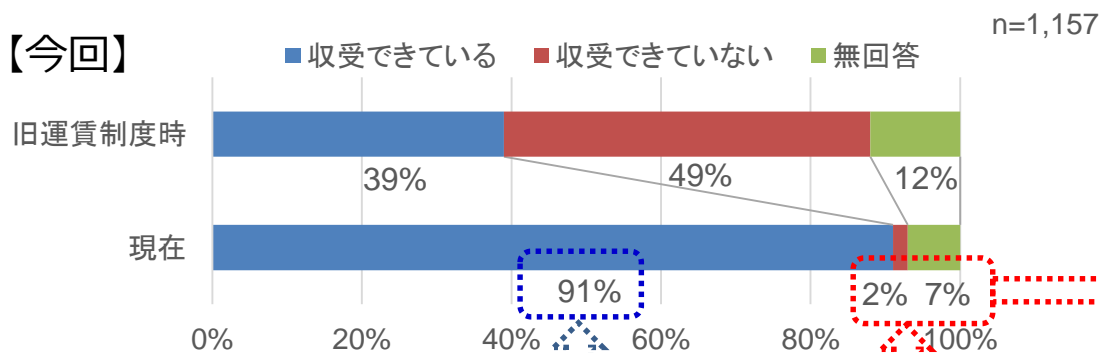
# 運賃・料金の收受状況

## 概要

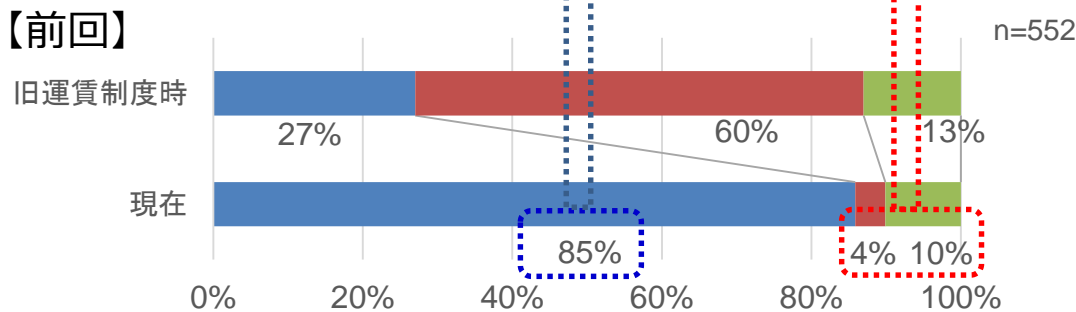
- 運賃・料金(手数料差引き前)について、上限下限の範囲内で旅行会社から適正に收受できている者は前回の85%から91%に増加し、また、適正に收受できていない者(無回答を含む。)は前回の14%から9%に減少しており、前回調査時から改善の傾向が見られる。
- しかしながら、依然として旅行会社からの要望等により下限割れ運賃により運送を引き受けている者がいるため、引き続き旅行会社との適正な取引が行われるよう対応が必要。

### 旅行会社との契約に係る運賃・料金について 上限下限の範囲内で適正に收受しているか

#### 【今回】



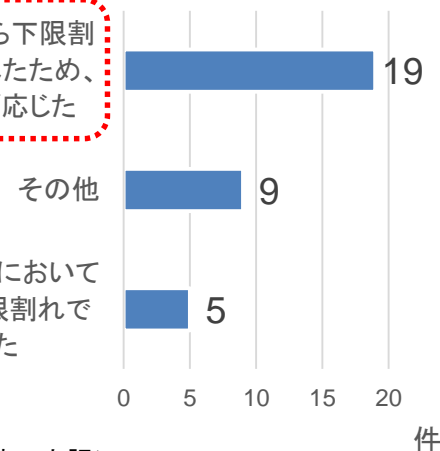
#### 【前回】



### 上限下限の範囲内で 適正に收受していない理由

今回「收受できていない」「無回答」とした109者のうち  
回答のあった31者の理由(複数回答)

旅行業者から下限割れで要望されたため、やむを得ず応じた



#### <その他の内訳>

旅行会社と取引がないため(4件)  
請求してもらえないため(1件)  
保育園、学生や老人クラブのため(1件)  
記入なし(3件)

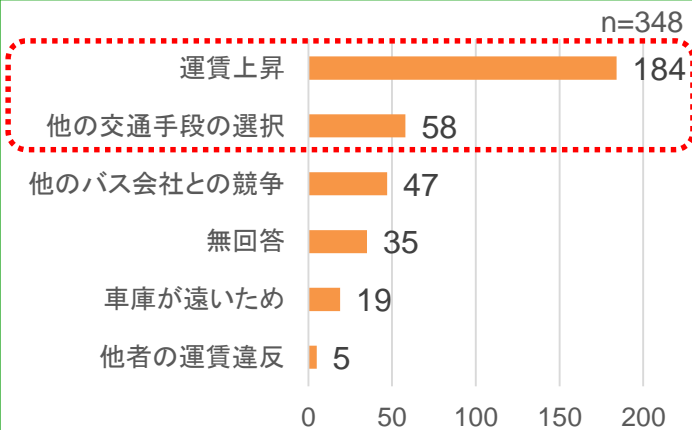
# 新運賃制度導入後の受注状況

## 概要

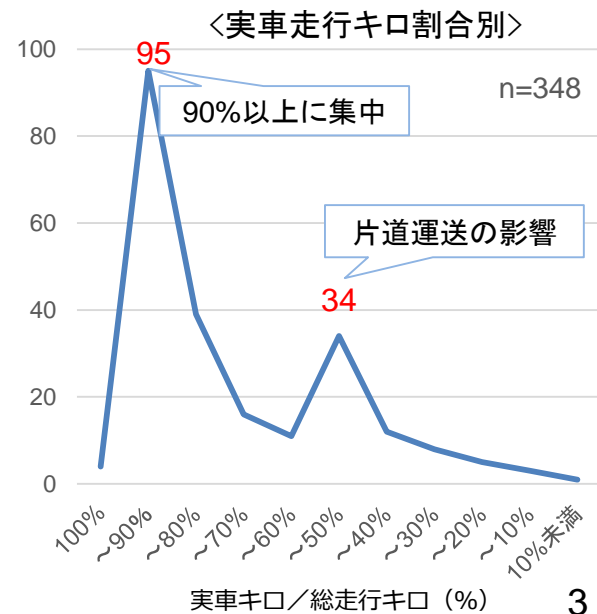
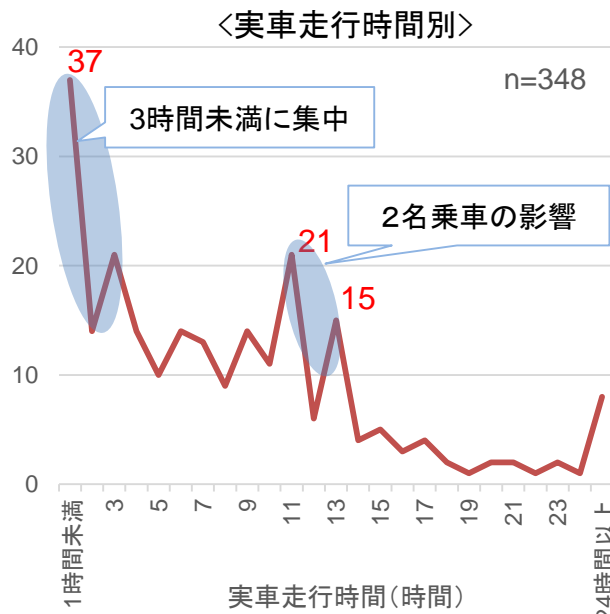
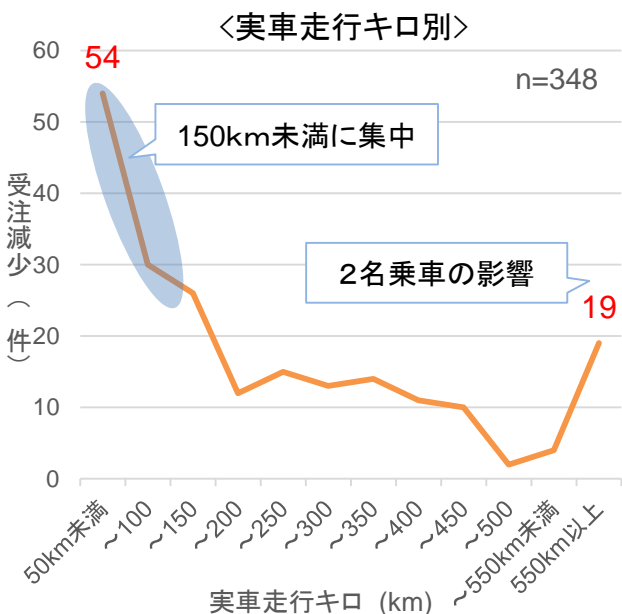
- 新運賃・料金制度導入以降、実働日車あたり営業収入は増加したが実働率は減少している。(別紙参照)
- 受注減少の理由としては、「運賃上昇」が最も多く、次いで「他の交通手段の選択」が多い。
- 運送事例を分析すると、短距離や短時間の運送、2名乗車※の事例における受注減少が多い。
- 回送については、回送割合の大きい運送における受注減少は少ないものの、回送割合の小さい運送における競争激化や片道運送における減少があるのではないかと推察される。

※ 走行距離500km以上又は走行時間9時間以上の運送について、運転者2名体制による運送が必要。

## 受注減少の理由



## 受注減少事例



# 新運賃制度導入後の受注状況

## 新運賃・料金制度導入による受注減少の具体的事例

<運賃上昇によるもの> 184件のうち、実車50km未満の短距離34件、実車1時間未満の短時間31件

所在地	大型	中型	小型	合計	受注比率	会員・非会員	認定制度	受注減少の理由	①名目	①出発地	①目的地	①走行キロ(総)	①走行キロ(実車)	①走行時間(総)	①走行時間(実車)	①旧運賃	①現在運賃	①運送需要
宮城	5	1	7	13	5	非会員	未取得	近距離なのに高額料金	観光	町内	町内	10	10	0.16	0.16	15,000	30,000	取り戻したい
山口	25	0	1	26	84.4	会員	☆☆☆	デリリーで使用するため運賃の高騰幅が大きい	クラブ活動の送迎	学校	グラウンド	20	10	2	1	26,000	28,050	取り戻したい
新潟	0	0	4	4	50	非会員	未取得	近距離送迎	送迎	市内	市内	10	5	0.5	0.25	13,000	26,000	取り戻したい
新潟	38	9	6	53	30	会員	☆☆☆	予算と合わず	幼稚園バス	新潟	新潟	20	5	2	1	4,750	23,000	取り戻さなくてよい
石川	3	2	8	13	60	会員	☆	料金倍増	単純移動	金沢駅	片町	10	2	1	0.2	10,000	22,000	取り戻したい
青森	0	5	3	8	6.5	会員	☆	予定していた金額より高かった	観光輸送	青森・八戸	八戸市内	20	17	3	1	15,000	21,000	取り戻さなくてよい

<他の交通手段の選択によるもの> 58件

所在地	大型	中型	小型	合計	受注比率	会員・非会員	認定制度	受注減少の理由	①名目	①出発地	①目的地	①走行キロ(総)	①走行キロ(実車)	①走行時間(総)	①走行時間(実車)	①旧運賃	①現在運賃	①運送需要
石川	8	4	5	17	70	会員	☆☆☆	鉄道に変更	空港送迎	現地	関西空港	720	350	12	6	120,000	240,000	取り戻したい
静岡	21	4	7	32	65	会員	☆☆	鉄道に変更	東北三大祭り	静岡	青森・秋田・山形	1950	1930	41	41	465,000	675,000	取り戻したい
東京	6	0	1	7	61	会員	☆☆	高速バスに変更	合宿送迎	東京	高松・6日間	1550	1500	24	22	360,000	560,000	取り戻したい
長崎	6	3	4	13	80	会員	☆	ジャンボタクシーに変更	送迎	市内	市内	80	40	2	1	20,000	38,000	取り戻したい
福井	4	4	9	17	10	会員	☆	タクシー数台に変更	送迎	地元地区	料理屋	5	3	1	0.33	8,000	22,000	取り戻さなくてよい
秋田	5	1	1	7		会員	☆	レンタカーに変更	部活送迎	大仙市	秋田市	150	130	10	8.5	45,000	60,000	取り戻したい
大分	16	1	1	18	80	会員	☆☆☆	レンタカー/自家用車に変更	学生輸送	大分	大分県内	150	130	7	6	50,000	65,000	取り戻さなくてよい
千葉	12	1	1	14	90	非会員	☆	自家用車に変更	送迎	成田	千葉	110	80	10	2	65,000	76,920	取り戻したい

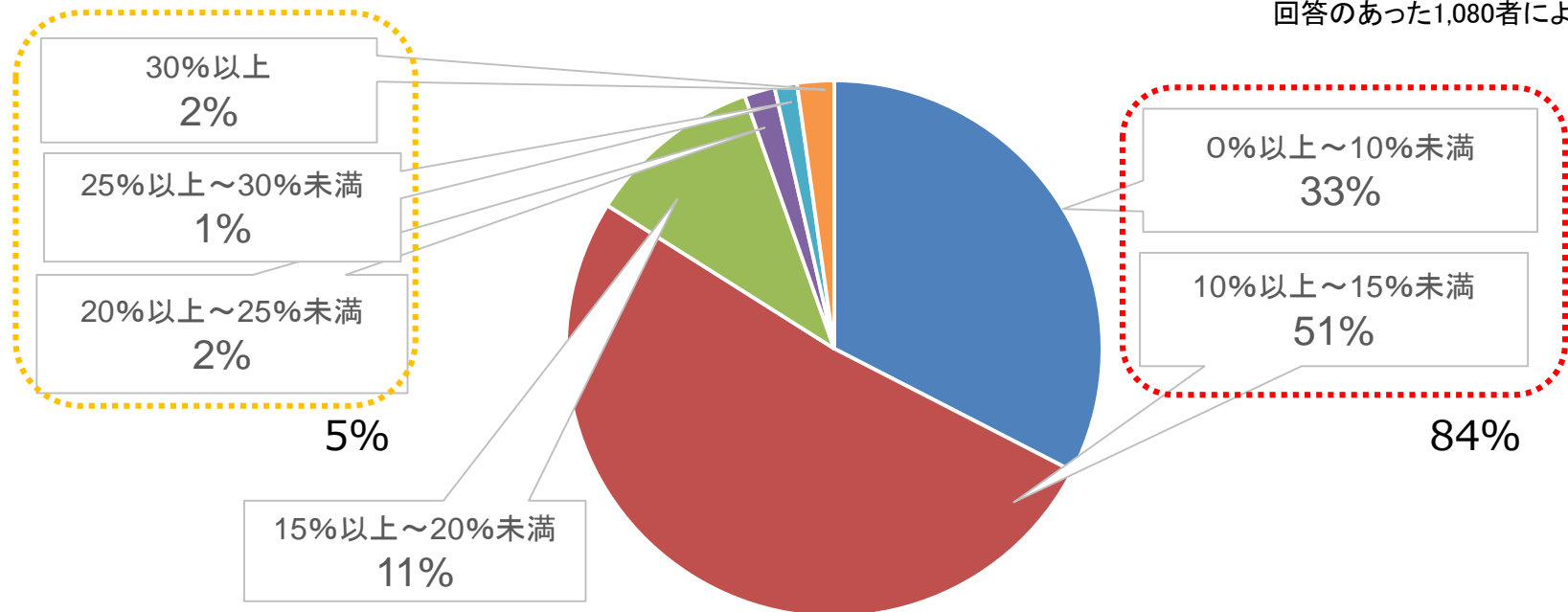
## 手数料等の支払状況

## 概要

- 運賃・料金収入に占める手数料等の割合は、15%未満の者が84%であった。
- 他方、20%以上の者が5%いるため、これらの事業者について過大な手数料等となり安全コストを阻害している懸念があり、引き続き注視し対応していく必要がある。

## 運賃・料金収入に占める手数料等の割合

回答のあった1,080者による複数回答

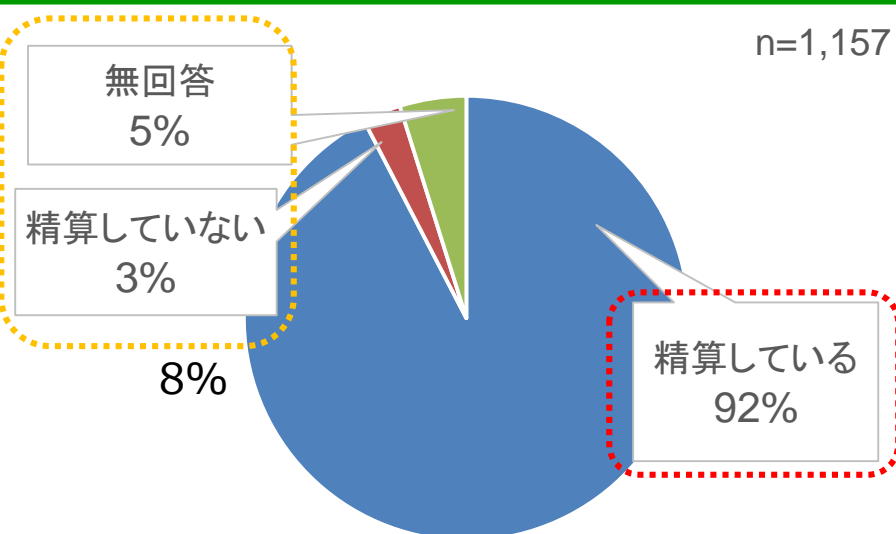


## 概要

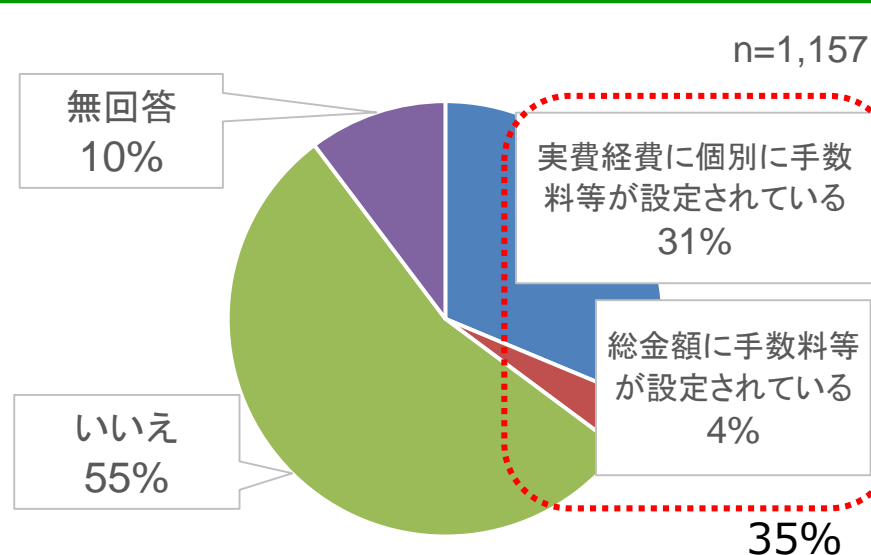
- 実費※は、旅客からバス会社に対して全額支払われなければならないにもかかわらず、運賃・料金と別に精算していない(無回答含む。)バス会社が8%いた。
- また、精算していると回答したバス会社は92%であるが、旅行会社から実費に手数料等を設定されているバス会社が35%存在しており、実費を確実に収受できる対策が必要である。

※ 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の求めに応じて発生した経費。

### 実費を運賃・料金と別に精算していますか。



### 旅行会社から実費に手数料等を設定されていますか。



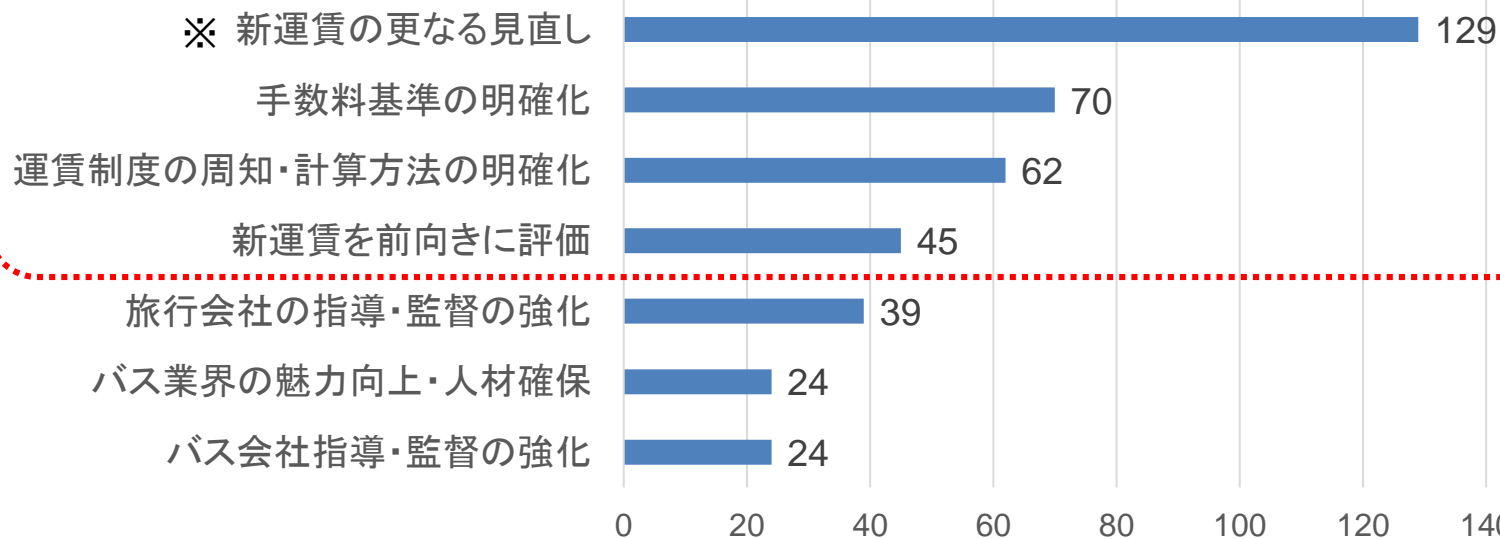
# 運賃・料金制度に対する意見

## 概要

- 新運賃制度に対する意見として、新運賃の更なる見直しを求める意見が多い一方、新運賃を前向きに評価する意見も寄せられた。
- また、手数料基準の明確化、運賃制度の周知・計算方法の明確化に関する意見も多く寄せられた。

## 貸切バス運賃・料金制度に対する主なご意見

回答のあった453者による複数回答



※ ①需要の季節変動の考慮、②待機時間の長い運送に係るもの、③短距離運送に係るもの、④回送料金に係るもの等への特例の創設

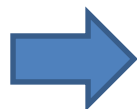


# 調査結果に基づく今後の検討課題

## 検討課題 1

＜運送需要減少への対応＞

- 受注減少は短距離や短時間利用時などに多く発生しており、また、新運賃制度の見直しを求める意見も多くある。

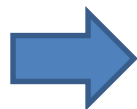


安全コストを損なうことなく運送需要減少へ対応するため、実働率を上昇させるための新運賃の更なる見直しの可否について検討してはどうか。

## 検討課題 2

＜運賃・料金の適切な収受の徹底＞

- 旅客の負担とされている実費について、8%のバス会社は精算していない。
- また、精算していると回答したバス会社は92%であるが、旅行会社から実費に手数料等を設定されているバス会社が35%いる。



実費や手数料等の更なる明確化を図り、運賃・料金及び実費を確実に収受できる方策を検討してはどうか。