

貸切バス事業者の実態調査(詳細)

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について

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)	62.0% (52.3%)
内訳	バス協会員	1,279 (579)	67.9% (57.5%)
	非会員	586 (476)	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

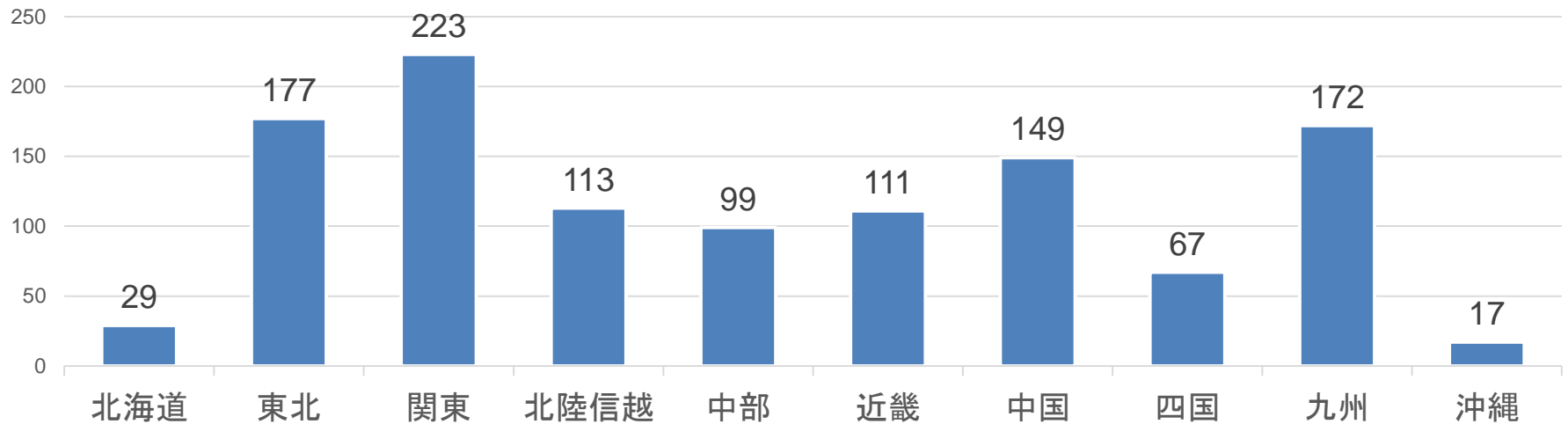
調査項目

全体集計	○ 回答者の基礎情報	(P. 4～)
	○ 運賃料金等の収受状況	(P. 7～)
	○ 手数料等関係	(P. 19～)
	○ 旅行業者と連携した安全運行等に関する取組	(P. 23～)
	○ 運転者の確保状況	(P. 27～)
	○ 貸切バス運賃・料金制度についてのご意見	(P. 30)
	○ まとめ	(P. 31)
貸切バス安全性評価認定制度取得別集計		(P. 32～)
事業規模別集計		(P. 39～)
地域別集計		(P. 47～)

全体集計

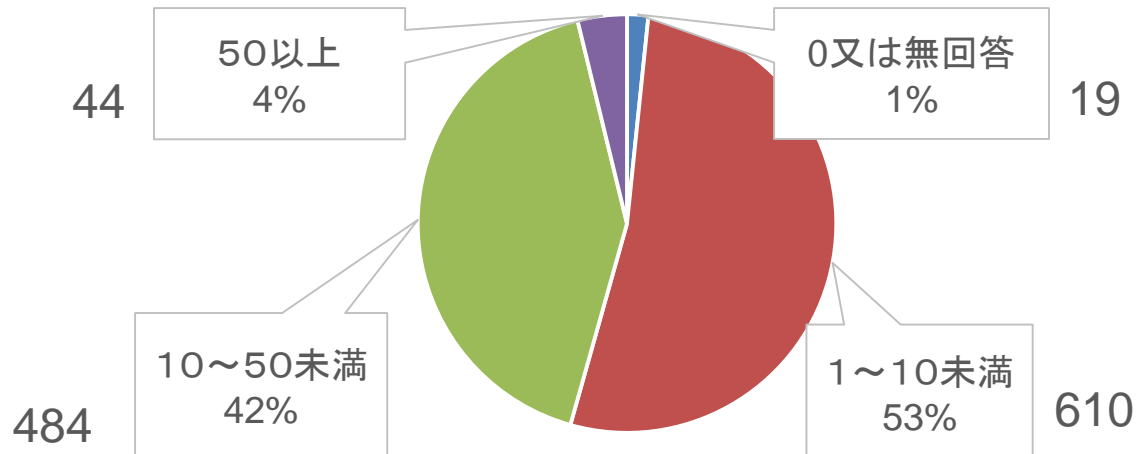
回答者の基礎情報

問1 (1) 所在地(回答した営業所のある都道府県) n=1,157



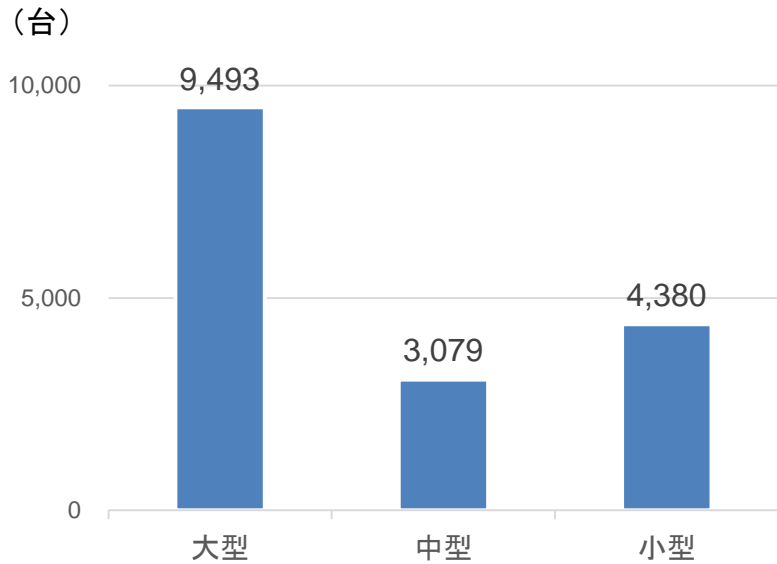
問1 (2) 事業者別の保有車両数 n=1,157

大規模(50両以上) : 中規模(10~50両未満) : 小規模(10両未満) = 1 : 11 : 14

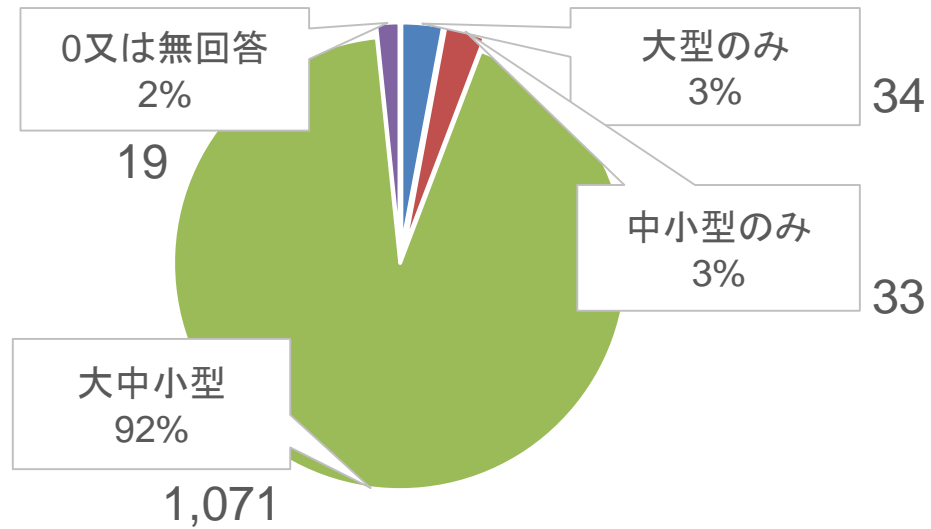


回答者の基礎情報

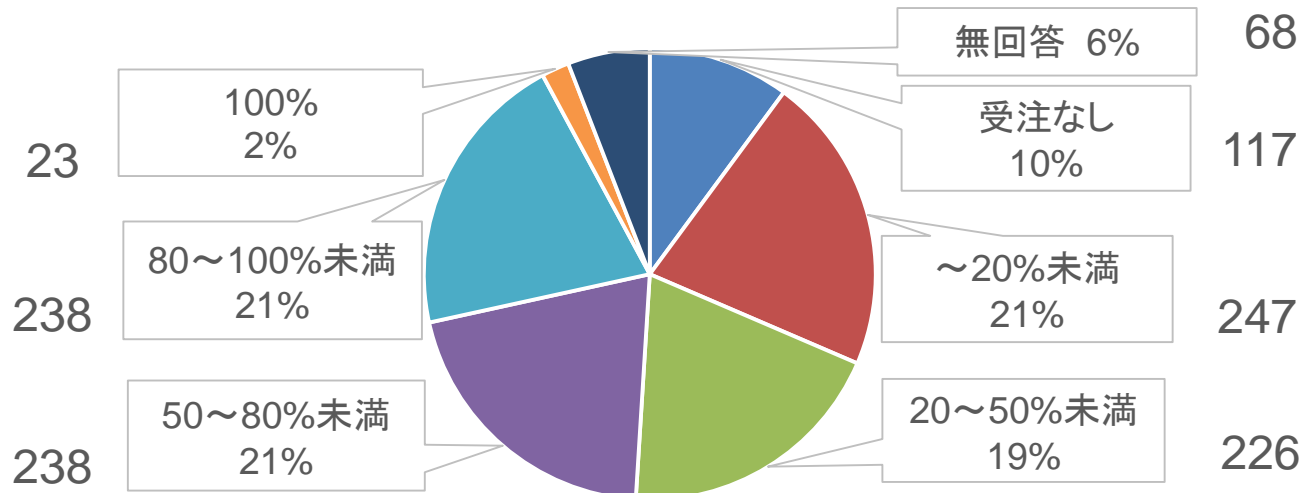
問1 (3) 大型・中型・小型の保有車両数



問1 (3) 保有車両別事業者数 n=1,157

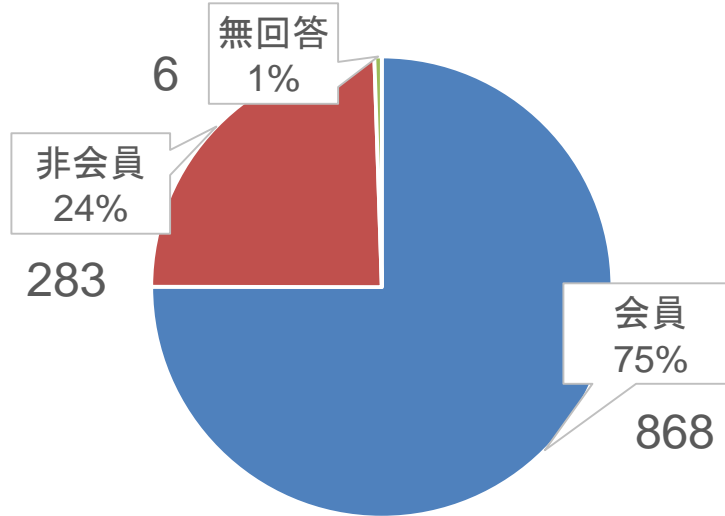


問1 (4) 旅行会社の受注比率(%) n=1,157

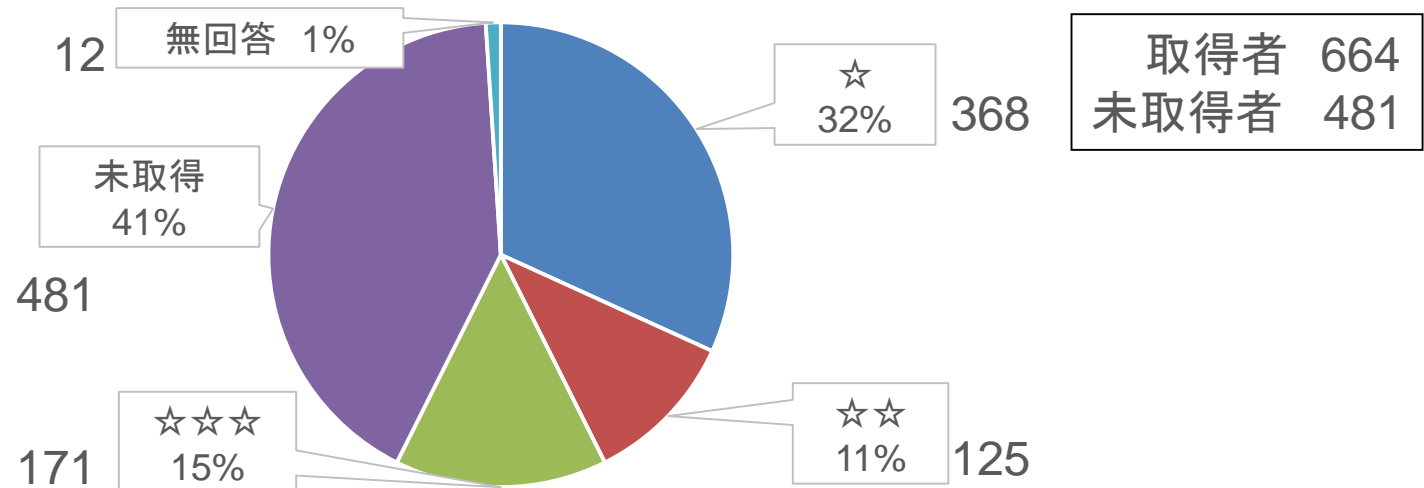


回答者の基礎情報

問1 (5) 各都道府県バス協会への加入の有無 n=1,157

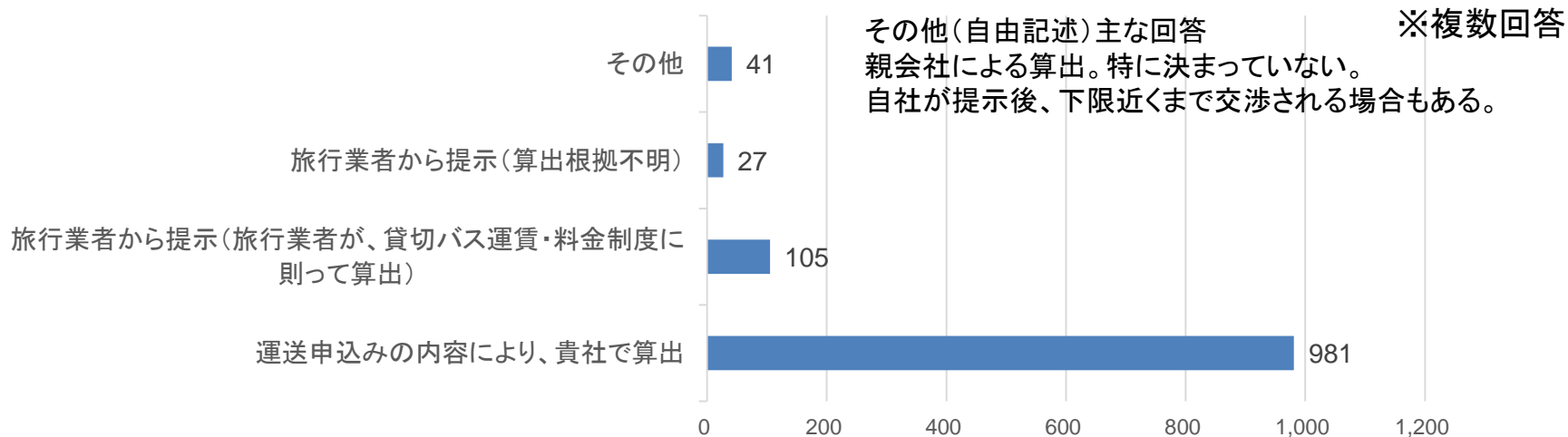


問1 (6) 貸切バス安全性評価認定制度の取得状況 n=1,157

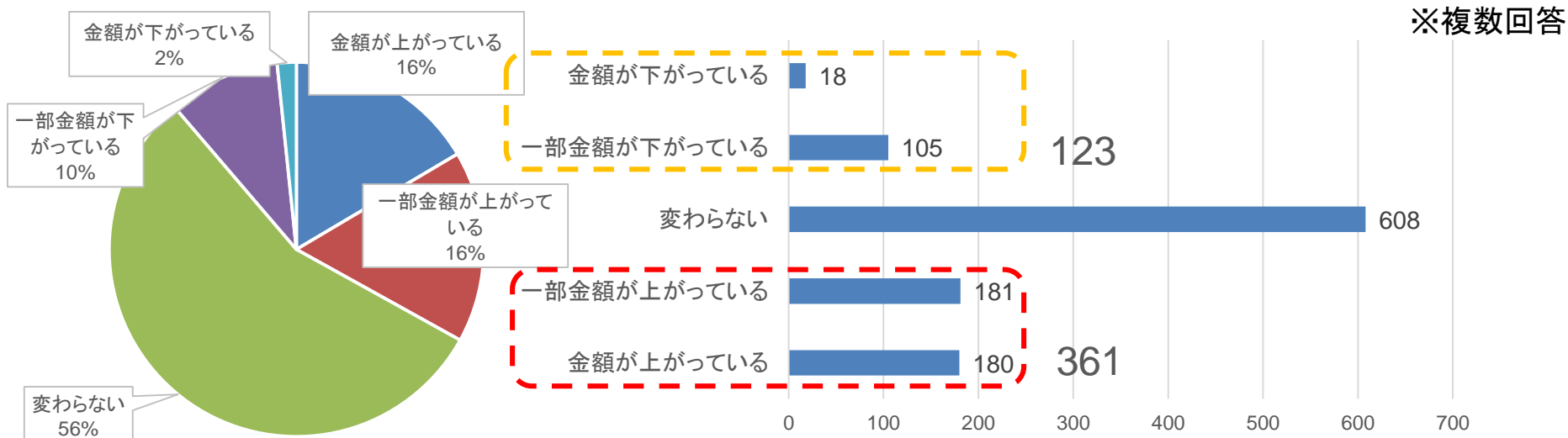


運賃・料金等の収受状況

問2 (1) 旅行業者との間で、どのように運賃・料金を算出、決定していますか。 n=1,157(うち無回答52)



問2 (2) 過去1年間(平成30年1月から平成30年12月)の主要な取引先である旅行業者との契約について、その前年(平成29年1月から平成29年12月)と比較して、運賃・料金の金額に変化はありますか。 n=1,157(うち未回答72)



運賃・料金等の収受状況

問2 (3) (2)で「金額が上がっている」、「一部金額が上がっている」と回答した場合、その理由 n=361

(自由記述)主な回答

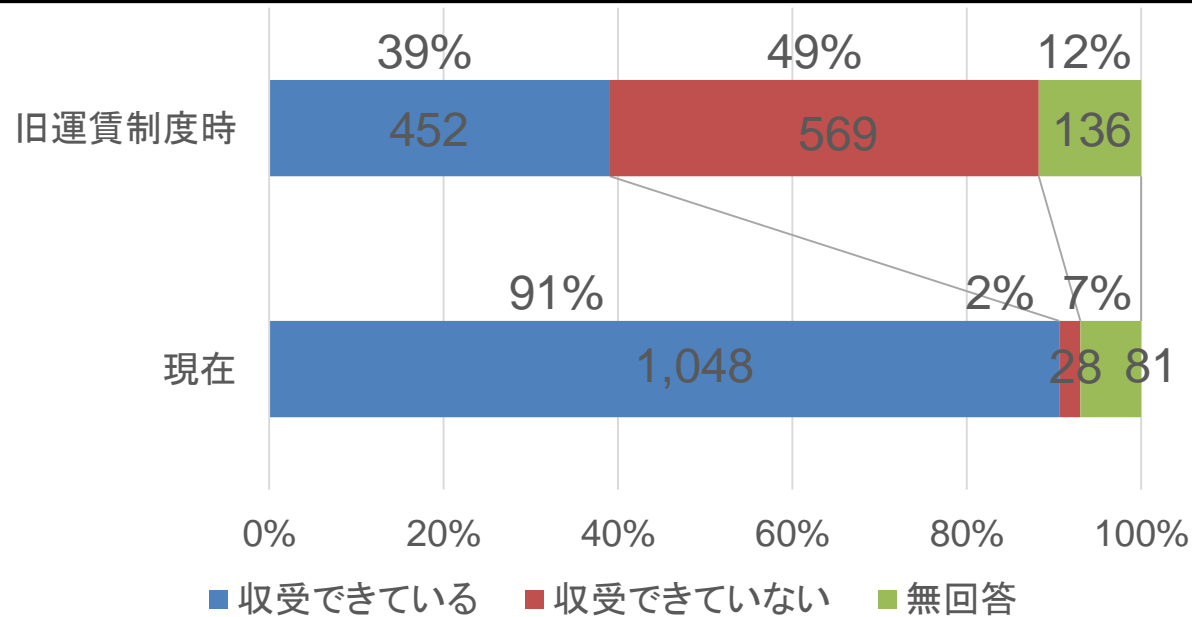
旅行業者自らも新料金について理解し、算出することから収受については協力的になっている。
観光庁の監査等を受けた大手旅行社の影響により、新運賃・料金制度の収受に協力的になった。
適正化指導機関などの指導が入る旨を説明すると金額が上がることに理解してもらいやすくなった。
利用者が新運賃、新料金制度を理解した。
行政処分を受けて改めたから。
新運賃により料金算出において旅行社のいいなりでなく、バス会社が主導権を持てるようになった。
相見積り・入札見積り時は下限額での契約となり、その他は収受に協力的になった。
新運賃・料金の収受に協力的になったが料金が合わないインバウンドをやめたため。

問2 (3) (2)で「一部金額が下がっている」、「金額が下がっている」と回答した場合、その理由 n=123

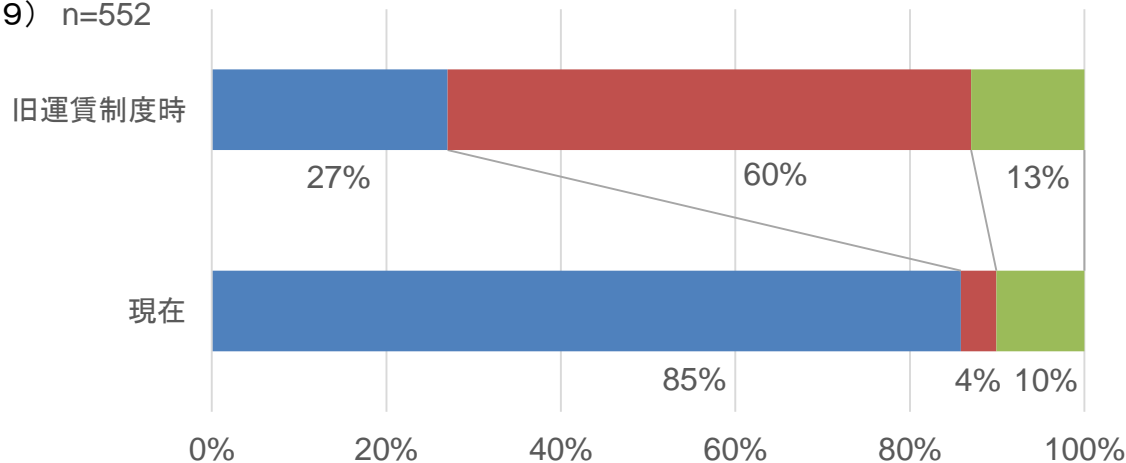
(自由記述)主な回答

手数料の引き上げを求められ実質運賃が一部下がっている。
旅行会社が手数料の定めがないことに気づき、手数料で調整されるため、だんだん下がってきている。
旅行会社が運送引受書より下限額を把握するようになった。
上限下限を運送申込書に記載するようになり、下限ギリギリでの交渉が多くなった。
バスガイド料金や方送り、片迎え仕事の回送高速代をカットや大幅値下げされた。
年間固定料金で引き受けていた単純送迎が新計算となったため、時間、距離が短いものは安くなった。
バス運賃・料金は上がったが、受注回数が少なくなり、収入も下がった。(例)5回運行があったところ、2回くらいの運行になった。
旧運賃・料金より時間や距離が正確になったため。

問2 (4) 旅行業者との契約に係る運賃・料金(手数料差引き前)については、各地方運輸局等に届出している範囲内で收受していますか。 n=1,157

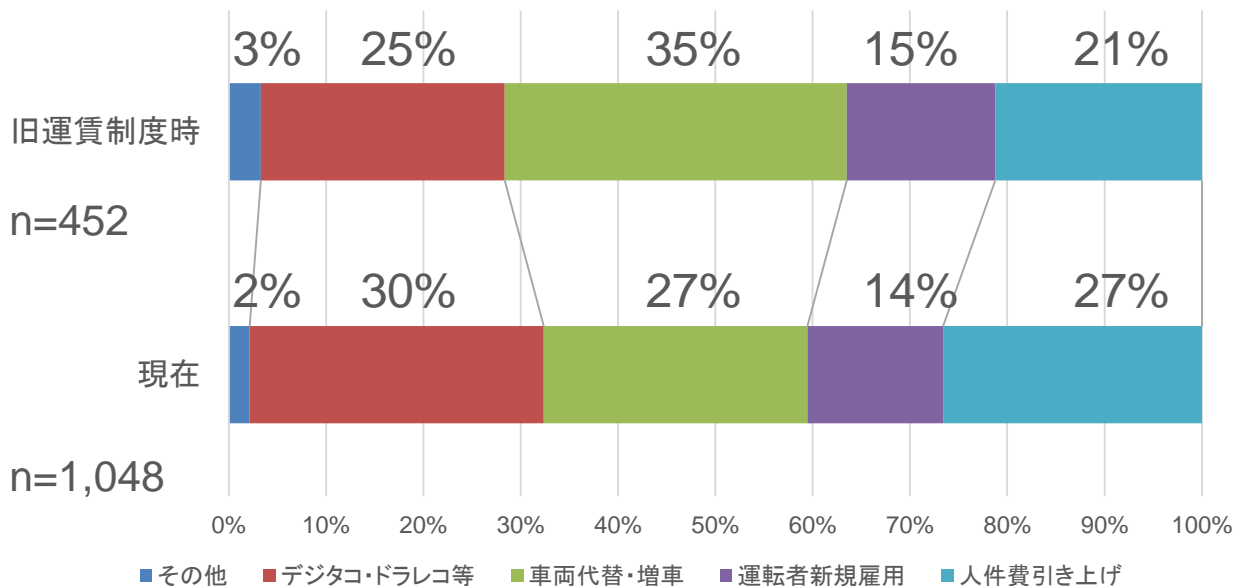


参考: 前回調査(H29) n=552



運賃・料金等の収受状況

問2 (5) 問2(4)において、「収受している」と回答した場合、どのような経営課題への対応をしていますか。
 ※複数回答



【旧運賃制度時】

その他(自由記述)主な回答
 事業継続
 乗務員教育。
 車両の維持管理、整備費。
 対応出来なかった。

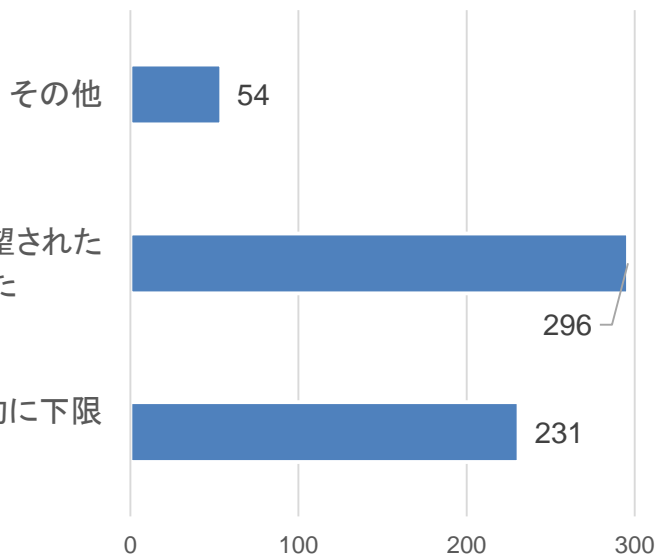
【現在】

その他(自由記述)主な回答
 車両の維持管理、整備費。
 運行管理者・整備士の確保。
 内勤者(運行管理補助者、事務員など)の増員。
 営業所の新設等。
 乗務員の健康管理(SAS検査、脳ドック検診など)
 健診の内容を生活習慣病予防検診へ改良。
 社員の福利厚生、有給義務等の費用。
 休憩室の装備充実等。

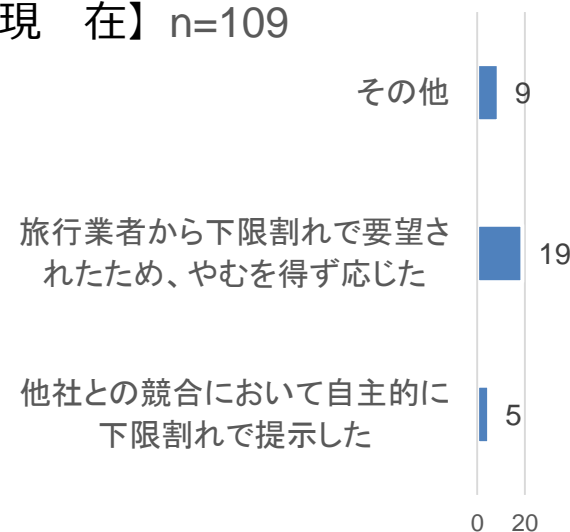
運賃・料金等の收受状況

問2 (6) 問2(4)において、「收受していない」「無回答」と回答した場合、その原因 ※複数回答

【旧制度】 n=705



【現 在】 n=109



【旧運賃制度時】

その他(自由記述)主な回答

バス業界の暗黙の相場があり、それ以外では売れなかったため、どこもその金額で受注していた。他社との競争が激しく下限割れでの掲示や下限割れで要望されたりギリギリまで安くしないと受注できなかった。

大手が金額を下げていたので下げざるを得なかった。

新規参入会社が下限以下で運行しているため、同額かそれ以下にしないと受注できなかった。

どのバス会社でも日建て運賃が常態化しており、キロ時間等での算出は、ほぼ無かった。

旧運賃は規定が曖昧であり、競争によってだんだん低運賃へと移行していった。

お客様、旅行会社の下限認識が無く、バス会社同士で競争していた。法令順守の意識が低かった。

地域の相場料金に合わせていた。行く場所により、概ね金額がきまっていた。

暗黙で相場のような金額があった。現在のように運送引受書等の書類が確たるものではなかった。

お客様との長いお付き合いがあるため。

下限運賃以下でも経営上支障が無かった。

【現在】

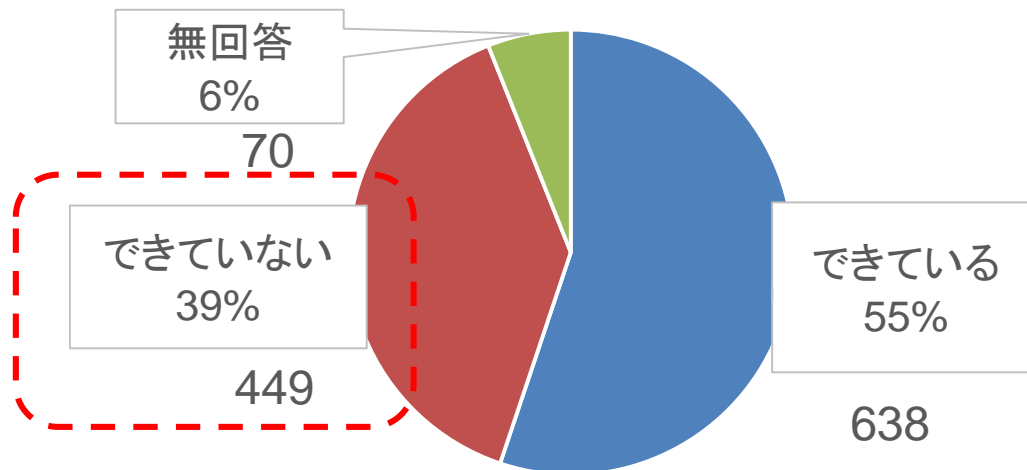
その他(自由記述)主な回答

旅行会社と同じ運営会社のため。旅行会社からは受注していない。

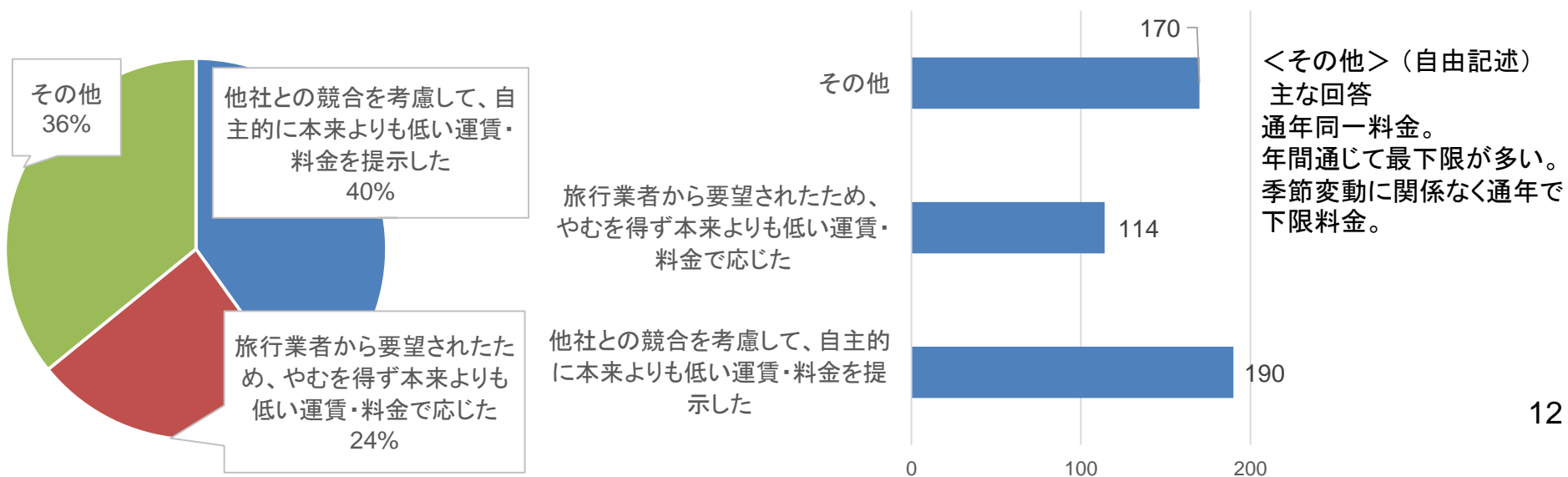
運賃・料金等の收受状況

問2 (7) 運送引受書の様式改正(平成30年8月)以降、需要の季節変動に応じた運賃・料金が決定できているか。

n=1,157



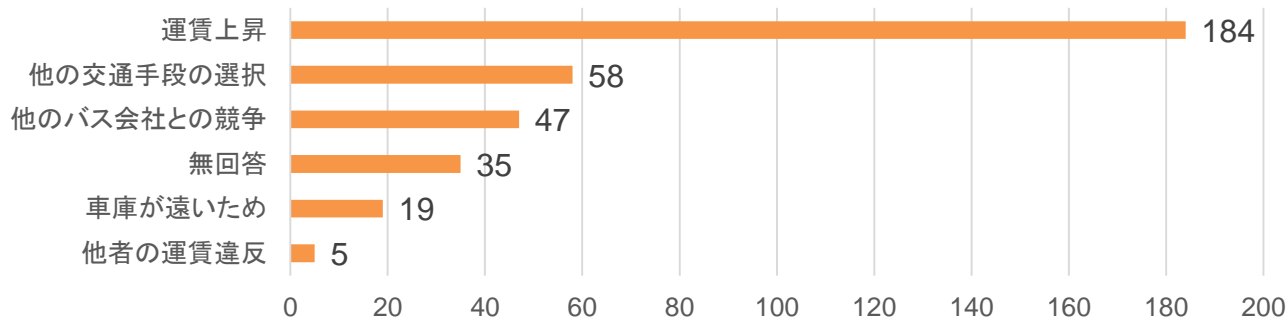
問2 (8) (7)で「できていない」と回答した場合、その理由。 n=449 ※複数回答



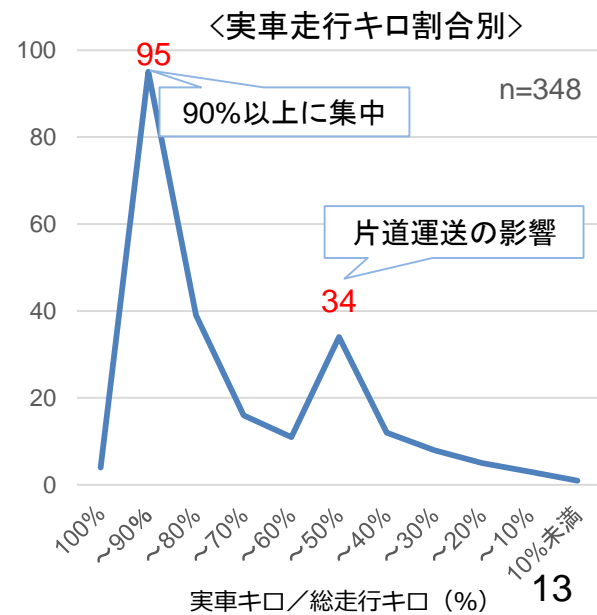
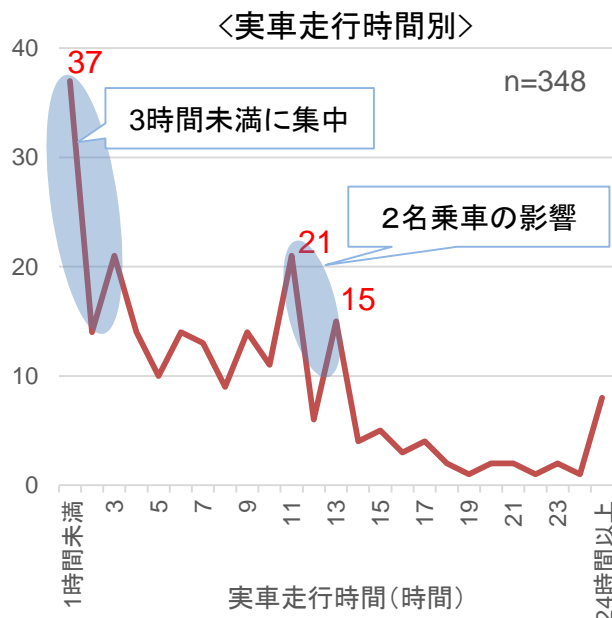
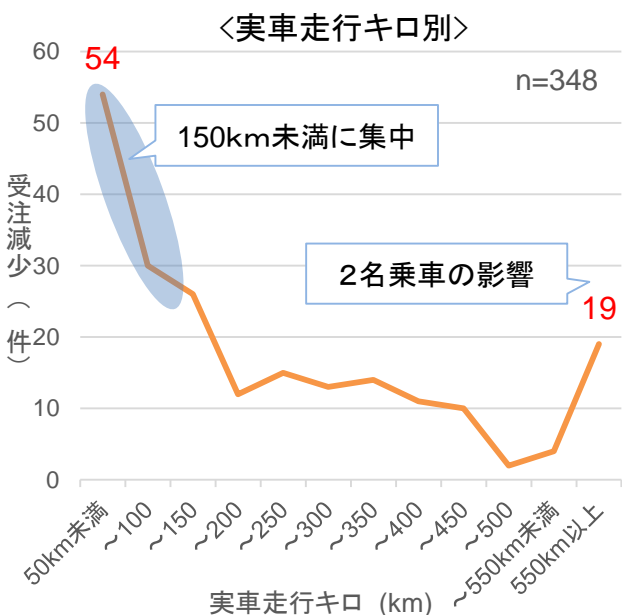
運賃・料金等の收受状況

問2 (9) 新運賃・料金制度を導入(平成26年4月)したことにより、貸切バスが利用されなくなった事例。(5事例まで)
 ※走行キロ・時間、旧・現在運賃料金については、概ねの数値でも構いません。

348件の受注減少理由について回答(自由記述)



348件の受注減少事例についての分析



運賃・料金等の収受状況

具体的な回答(主なもの)は以下のとおり。

＜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

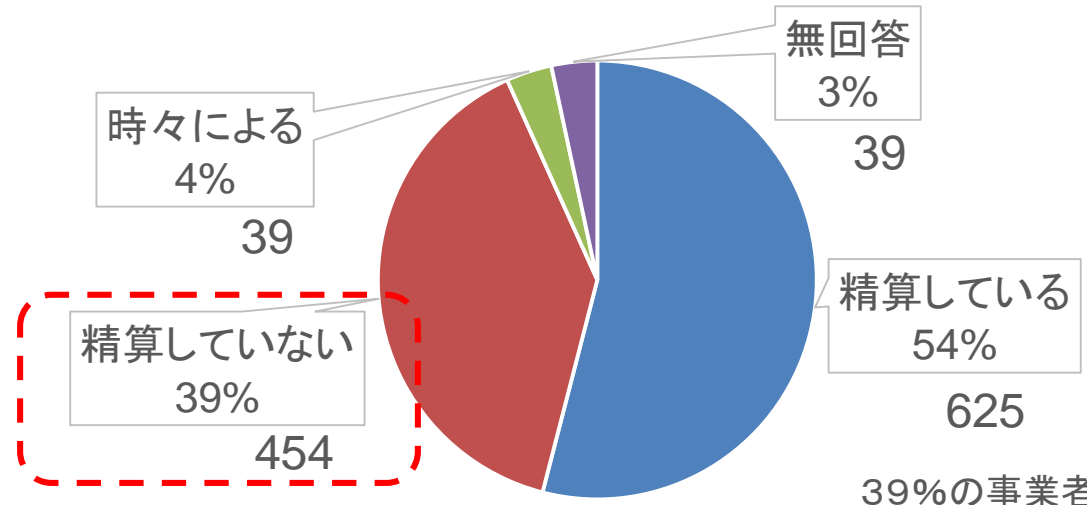
所在地	大型	中型	小型	合計	受注比率	会員・非会員	認定制度	受注減少の理由	①名目	①出発地	①目的地	①走行キロ(総)	①走行キロ(実車)	①走行時間(総)	①走行時間(実車)	①旧運賃	①現在運賃	①運送需要
宮城	5	1	7	13	5	非会員	未取得	近距離なのに高額料金	観光	町内	町内	10	10	0.16	0.16	15,000	30,000	取り戻したい
山口	25	0	1	26	84.4	会員	☆☆☆	デイリーで使用するため運賃の高騰幅が大きい	クラブ活動の送迎	学校	グラウンド	20	10	2	1	26,000	28,050	取り戻したい
新潟	0	0	4	4	50	非会員	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

＜他の交通との比較によるもの＞58件

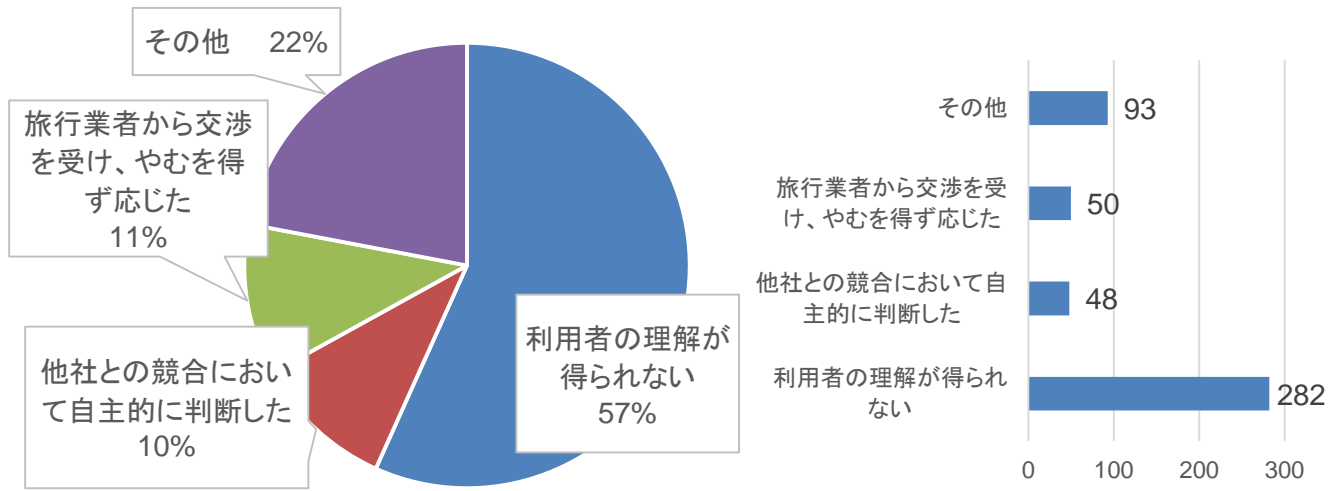
所在地	大型	中型	小型	合計	受注比率	会員・非会員	認定制度	受注減少の理由	①名目	①出発地	①目的地	①走行キロ(総)	①走行キロ(実車)	①走行時間(総)	①走行時間(実車)	①旧運賃	①現在運賃	①運送需要
石川	8	4	5	17	70	会員	☆☆☆	鉄道に変更	空港送迎	現地	関西空港	720	350	12	6	120,000	240,000	取り戻したい
静岡	21	4	7	32	65	会員	☆☆	鉄道に変更	東北三大祭り	静岡	青森・秋田・山形	1950	1930	41	41	465,000	675,000	取り戻したい
東京	6	0	1	7	61	会員	☆☆	高速バスに変更	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

運賃・料金等の収受状況

問2 (10) 実際の運行時における運行行程の変更等により運賃・料金に変更が生じた場合、追徴又は払戻しの精算をしているか。 n=1,157



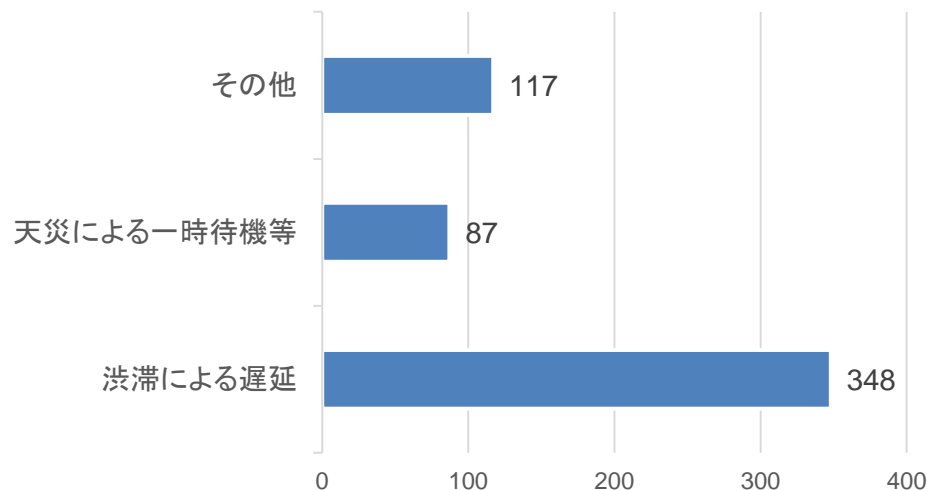
問2 (11) (10)で「精算していない」と回答した場合、その理由。 n=454 ※複数回答



<その他> (自由記述)主な回答
 不可抗力な事案は精算しづらい。
 追徴を一度したら仕事を切られたため。
 追徴するなら払戻しも対応しなければならず事務量が増えるため。
 下限ぎりぎりでの料金算出をしないようにしているため。
 追徴の場合を予想し、若干高めに見積もっているため。
 見積段階において、利用者への事前周知を徹底できていないため。
 精算の定義が不明確であるため。
 学校等の予算に制約があるため。

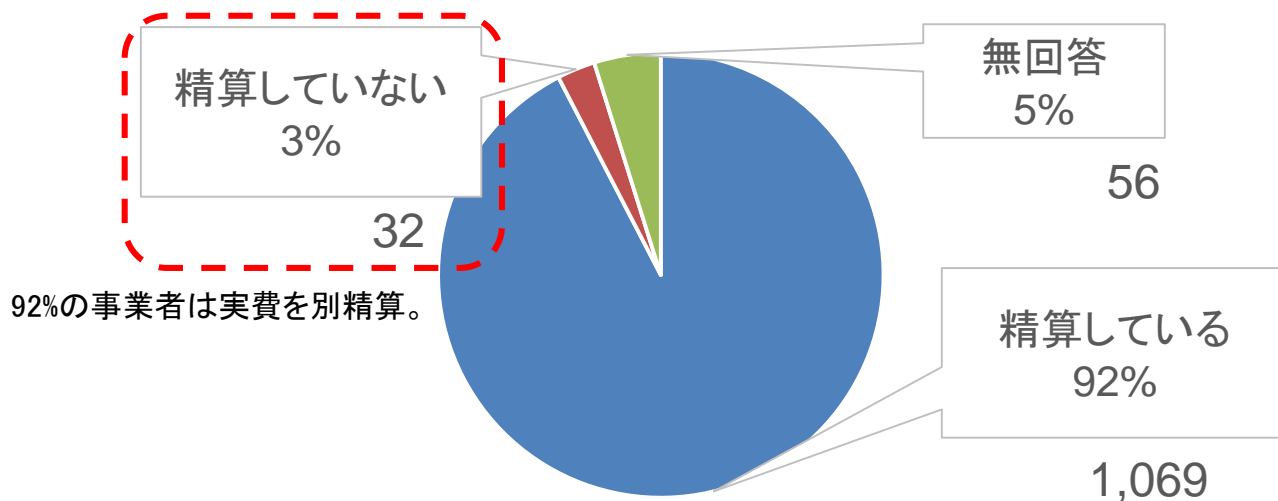
運賃・料金等の収受状況

問2 (12) (10)で「精算していない」と回答した場合、どのような要因の精算なのか。 n=454 ※複数回答



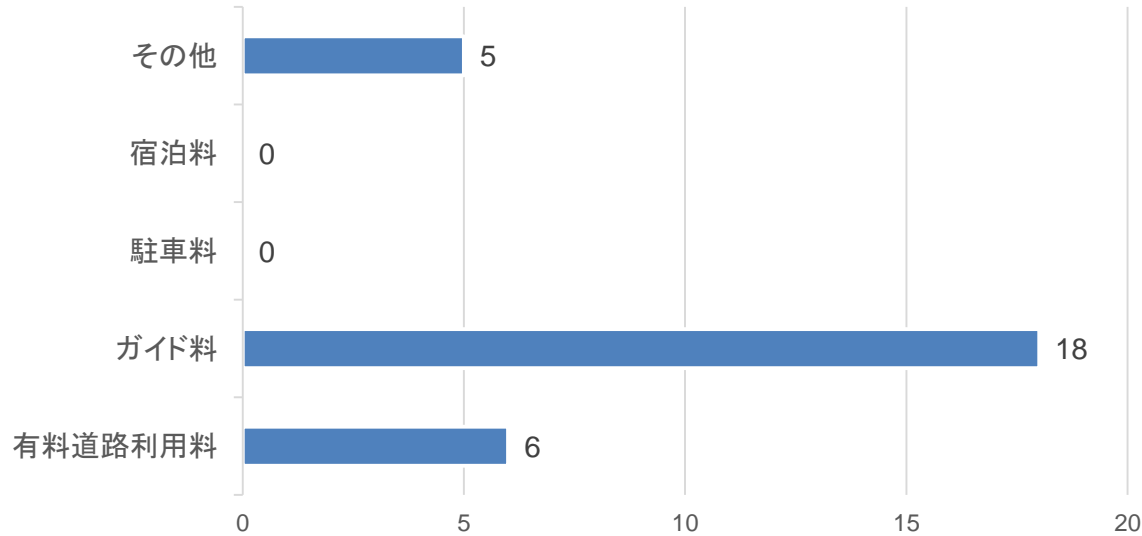
<その他> (自由記述)主な回答
 事故等による迂回
 観光地の混雑等
 試合時間の延長
 旅客の都合によるルート変更
 旅客の都合による観光時間超過
 そもそも行程に無理があった
 予算オーバーで支払うお金がない
 車両不具合等による調整時間
 3000円未満の差額

問2 (13) 有料道路利用料やガイド料などの実費は、運賃・料金とは別に精算していますか。 n=1,157



運賃・料金等の収受状況

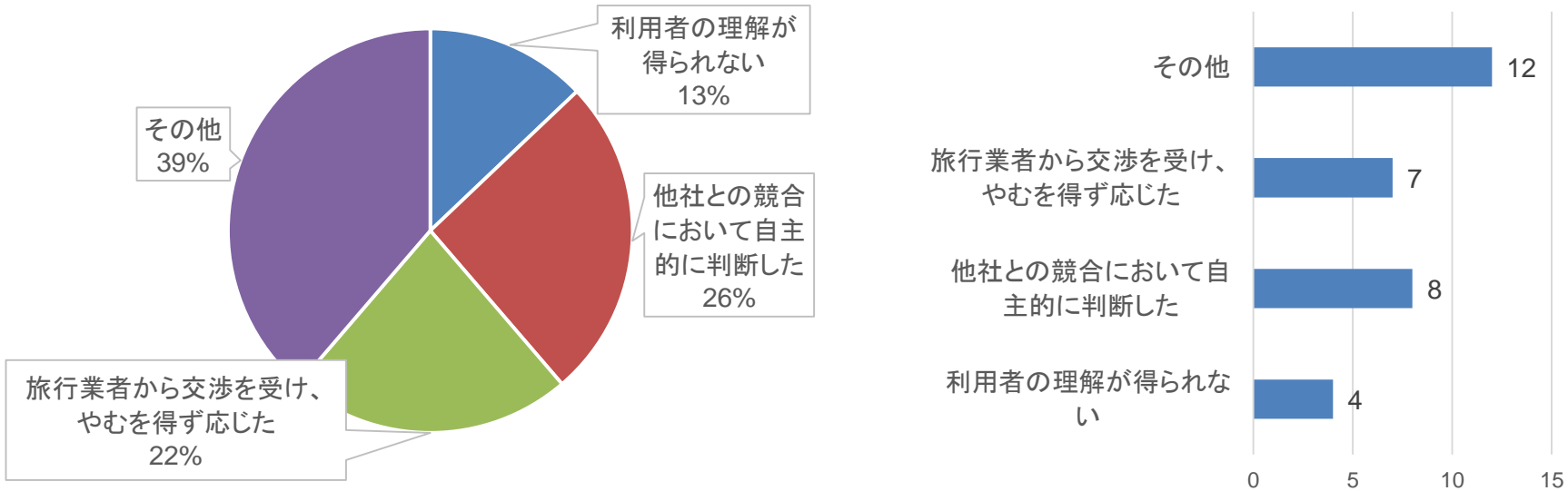
問2 (14) (13)において、「精算していない」と回答した場合、その実費名。n=32 ※複数回答



＜その他＞（自由記述）
 回送高速及び宿泊料
 ガイドクラブへの斡旋料

運賃・料金等の収受状況

問2 (15) (13)において、「精算していない」と回答した場合、その理由。 n=32 ※複数回答



<その他> (自由記述)主な回答

自社ガイドであることや精算的に多少困難な部分もあり、現状はまだバス代金プラスガイド代＝総額として精算している場合が多い。ガイド料はサービスの一環と捉え、基本配車にあるものとする考えから、込み料金としている。但し、ガイドが不要の場合はコース料金から5%引いたものを提示している。

旧運賃の慣例で決められているガイド料金が現在も続いており、実費全額としては精算できていないので差額はバス会社負担となっている。

ガイド付きの場合は実費としては別精算はしていないが、運賃を高く設定している。

運賃を積算後、ガイド代を加算し旅行会社へ伝える。旅行社は運賃とガイド代の総額に対し手数料をとられる。

回送と実車単価が同じとなり主要駅、空港が近い事業所に需要が集中するため、競争のためやむを得ず。

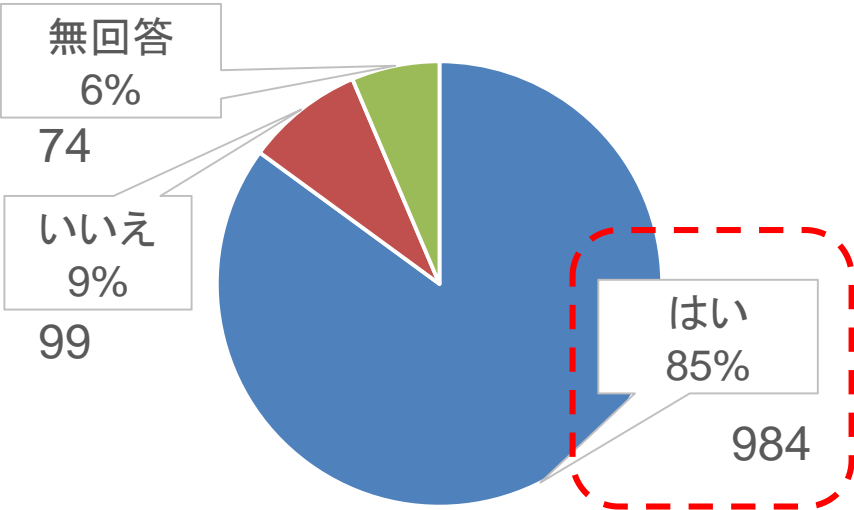
清算できている時と出来ていない時がある。特に空車時の時などは収受できないときもある。

旅行者からガイド料金の値下げ依頼があり、閑散期の帯の仕事であったためやむを得ず。

ガイド料は1日あたり20,000円を収受のため実費ではない。

手数料等関係

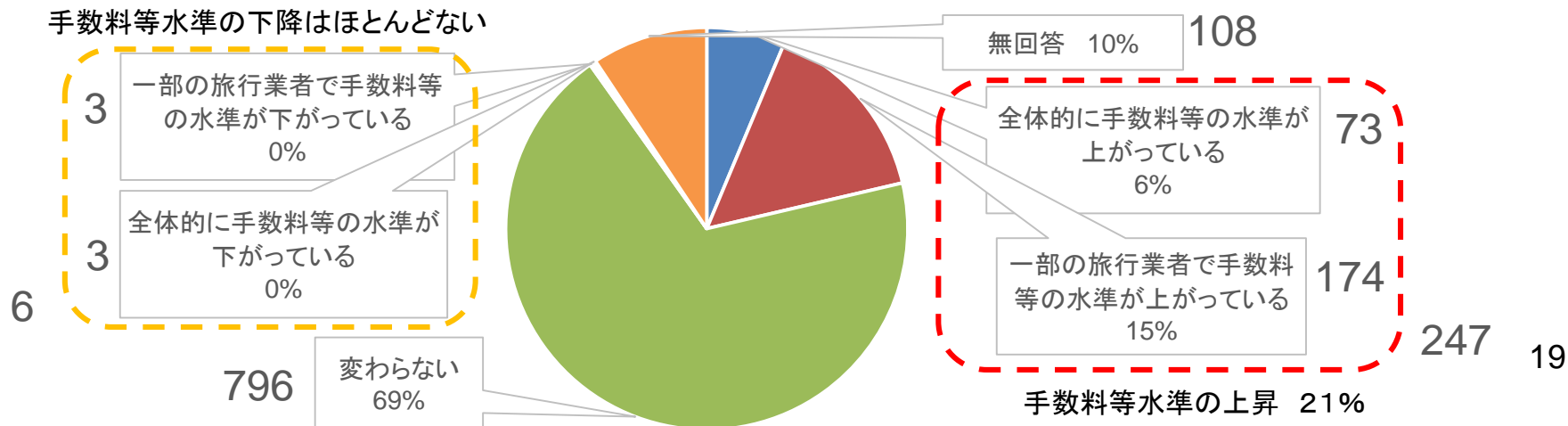
問3 (1) 契約先の旅行業者に対して、手数料等を支払っていますか。※手数料等とは手数料又は広告宣伝費・協賛金・販売促進費等の名目に関わらず、運送の引受けに際して旅行業者に支払った金銭のことをいいます。 n=1,157



<支払っている場合の費用名や手数料等の率> (自由記述)

手数料	10%~20%	
手数料	料金・運賃10~15%	有料道路料金10%
手数料15%	+ 販売促進費15%	
手数料70000円		運賃の50%
斡旋手数料	10~15%	
クーポン発券代と紹介手数料		15%
旅行会社クーポン手数料	10%~15% + 総客手数料10%~20%	
コミッション	運賃の10~15%	
広告宣伝費、協賛金	10~30%	他

問3 (2) 過去1年間(平成30年1月から平成30年12月)の主要な取引先である旅行業者との契約について、その前年(平成29年1月から平成29年12月)と比較して、手数料等の水準に変化はありますか。 n=1,157



手数料等関係

問3 (3) (2)において、「全体的に手数料等の水準が上がっている」、「一部手数料等の水準が上がっている」と回答した場合、旅行業者はどのような理由で手数料等の水準を上げたのか。 n=247 (自由記述)

主な回答

バス運賃が上昇しているから。

バス運賃の高騰により旅行会社の利潤を圧迫しているため。

手数料が高速代にもかかるようになったため。

年間の総契約金額全体に対して別途取扱手数料負担を要請されたため。

宣伝費の負担を要請されたため。

宣伝広告費(旅行業者作成の契約バス会社一覧冊子)の負担を要請されたため。

大手旅行会社は輸送契約を締結する場合15%だったが、中小も新制度になり13%の要求があるため。

受注を増やす為、自主的に上げたため。

理由は教えてもらえない。

問3 (3) (2)において、「一部手数料等の水準が下がっている」、「全体的に手数料等の水準が下がっている」と回答した場合、旅行業者はどのような理由で手数料等の水準を下げたのか。 n=6 (自由記述)

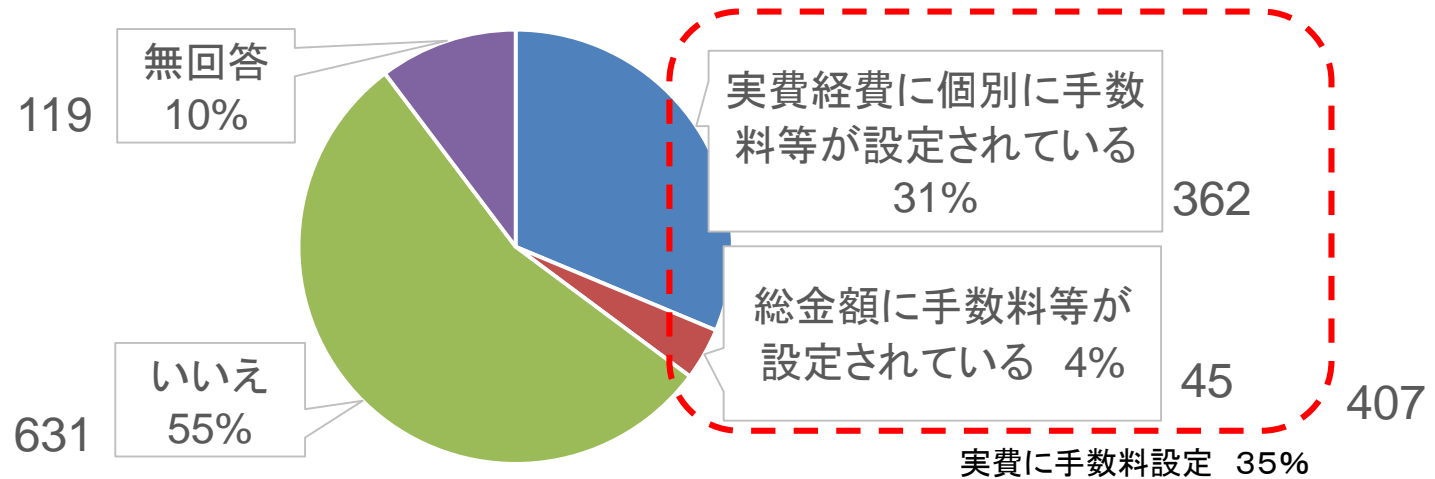
新運賃料金制度に理解が得られたため。

料金の交渉時点で、下限を割ることはできない旨を説明し、下げない場合は断っているため。

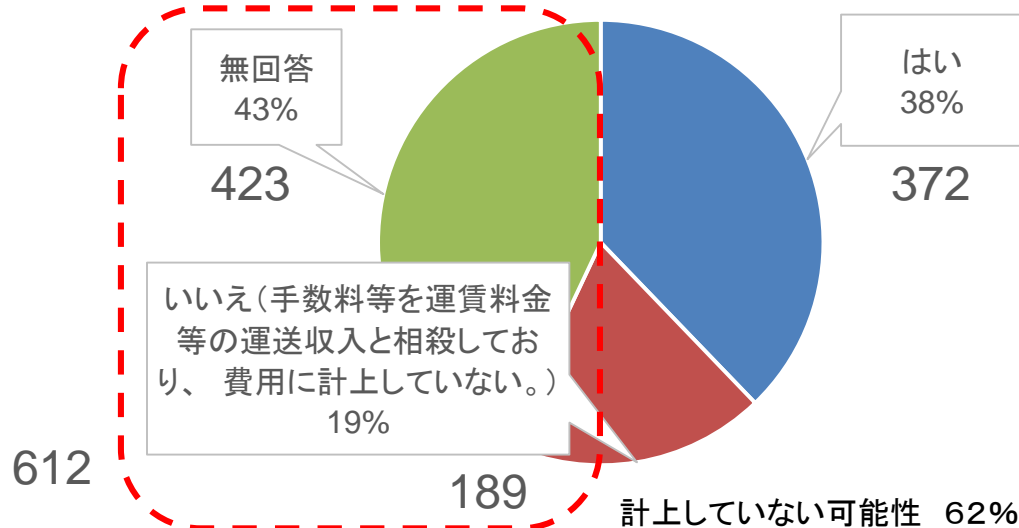
旅行業者間の過当競争のため。

手数料等関係

問3 (4) 旅客の負担とされているガイド料、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経費が発生した場合の実費の精算について、旅行会社から手数料等を設定されていますか。n=1,157



問3 (5) (1)で「はい」と回答した場合、貴社の会計処理ではその費用は営業費用の科目に計上していますか。n=984



＜営業費用のうちの計上科目の例＞

(自由記述)

手数料

販売手数料

支払手数料

代理店支払手数料

斡旋手数料

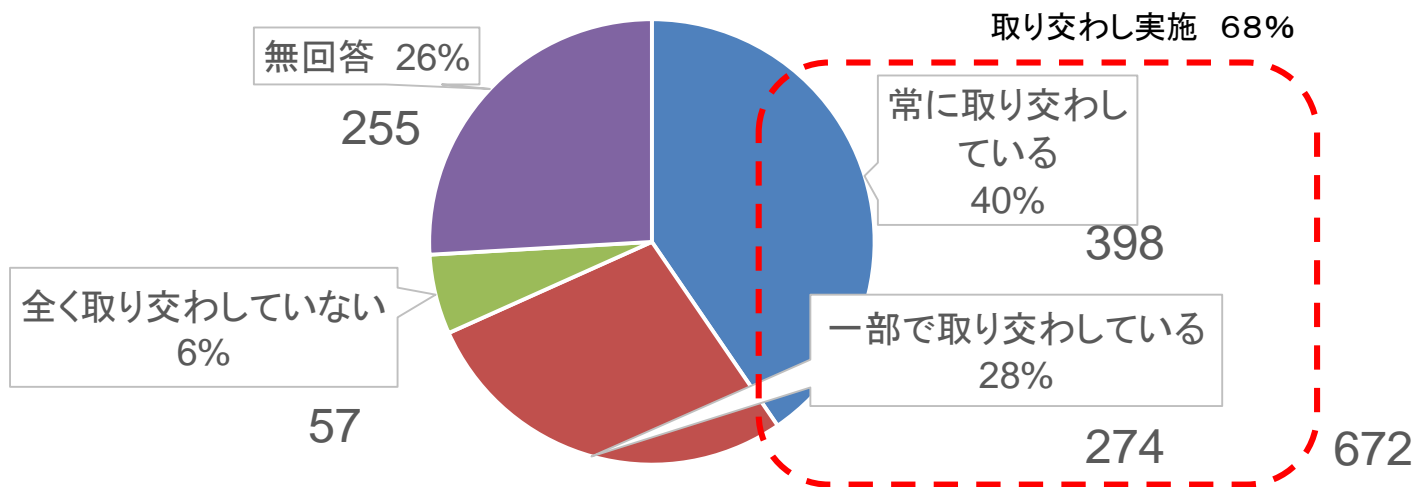
運送費(その他)

有料道路通行料

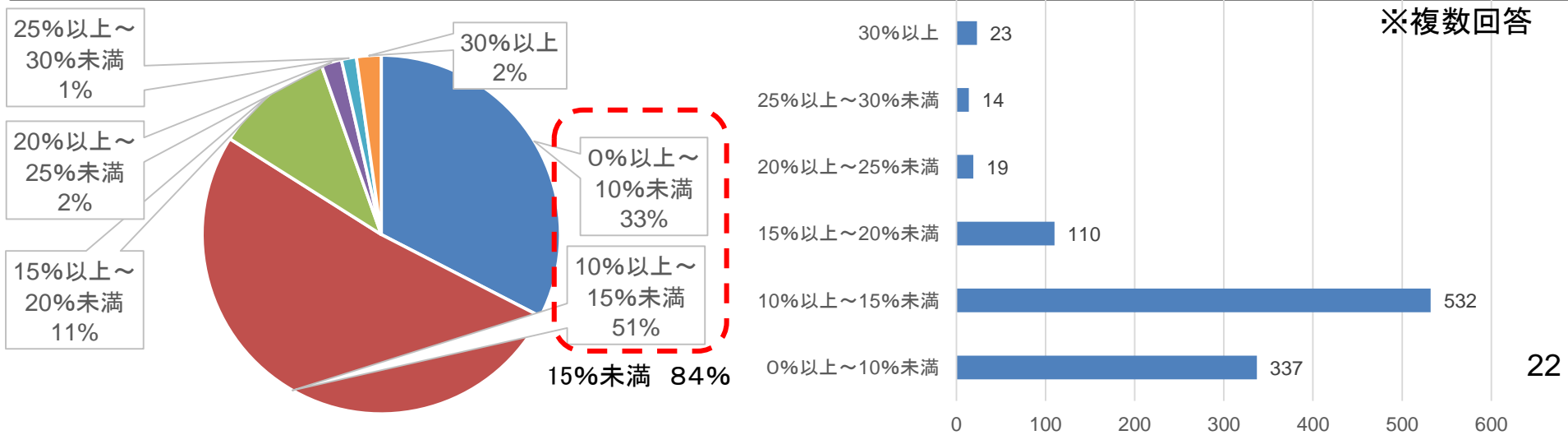
販売費及び一般管理費 他

手数料等関係

問3 (6) 問3(1)で「はい」と回答した場合、手数料等の支払いについて、旅行業者と書面を取り交わしていますか。
n=984

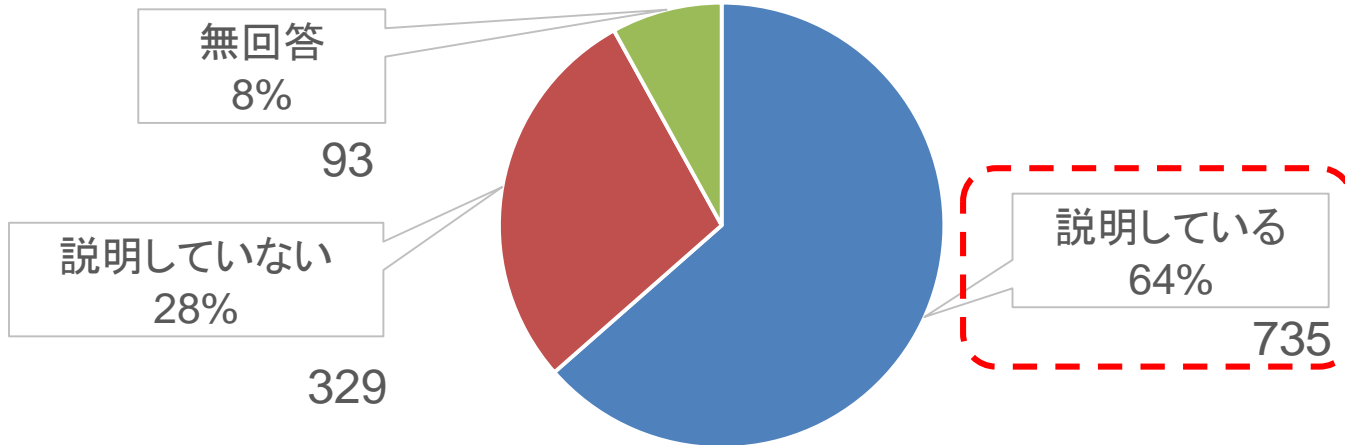


問3 (7) 直近1事業年度の運賃・料金収入に占める手数料等の割合は、どの程度になりますか。
n=1,157(うち未回答147)

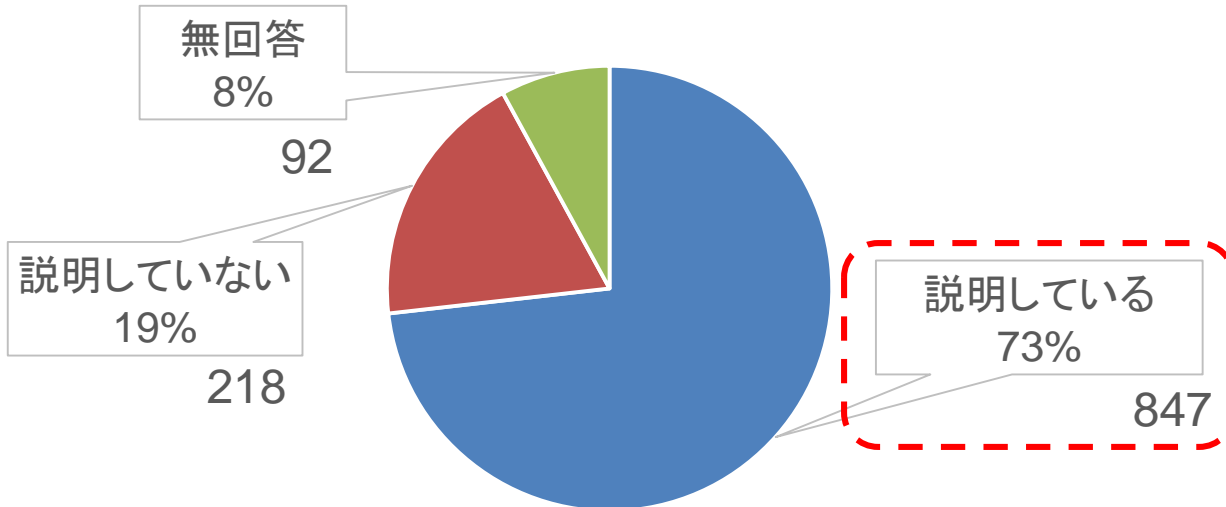


旅行業者と連携した安全運行等に関する取り組み

問4 (1) 旅行業者に対して、運賃・料金に安全コスト(人件費や、新車・安全機器(ドライブレコーダー)の導入に係る費用等)が反映されているということを説明していますか。 n=1,157

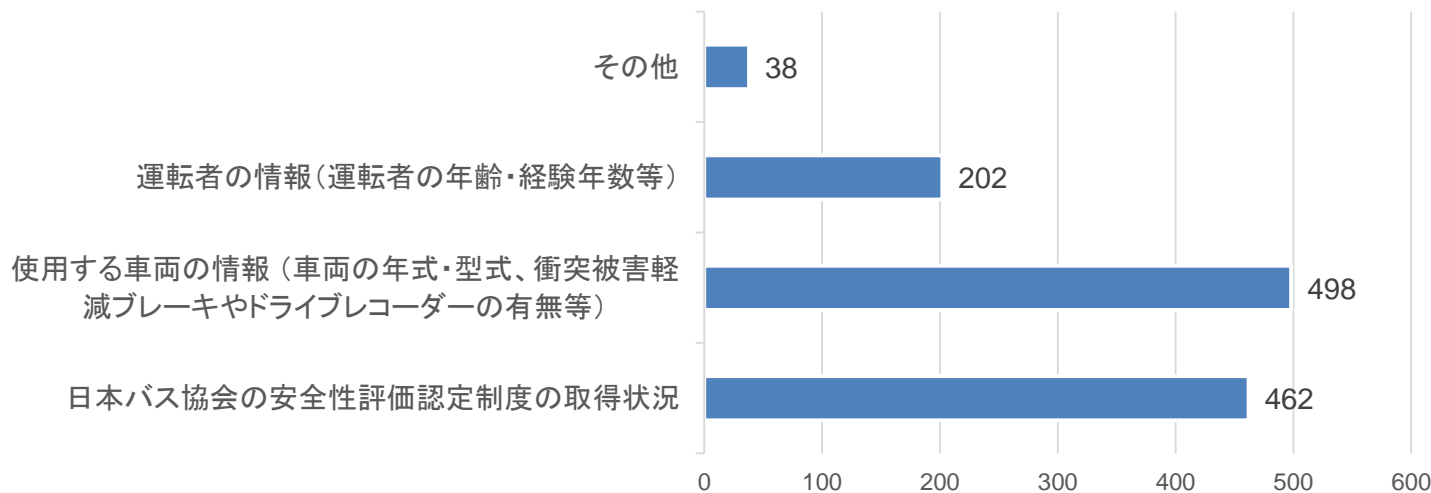


問4 (2) 貴社の安全運行等の取組みについて、旅行業者に説明していますか。 n=1,157



旅行業者と連携した安全運行等に関する取り組み

問4 (3) (1)及び(2)で、「説明している」と回答した場合、その内容。 n=693 ※複数回答



<その他> (自由記述)

運輸安全マネジメントの取り組み

無事故・無違反状況

乗務員の労務管理等

ツーマン運行・連続運行・拘束時間の条件

乗務員教育の取り組み

健康管理の取り組み

アルコールチェック、乗務前・乗務後点呼の実施状況

乗務員の健康状態、脳ドック受診、SAS検査実施状況

ISO及びグリーン経営認証取得

ISO39001認証取得

旅程管理者資格取得情報

車両の整備に関する情報

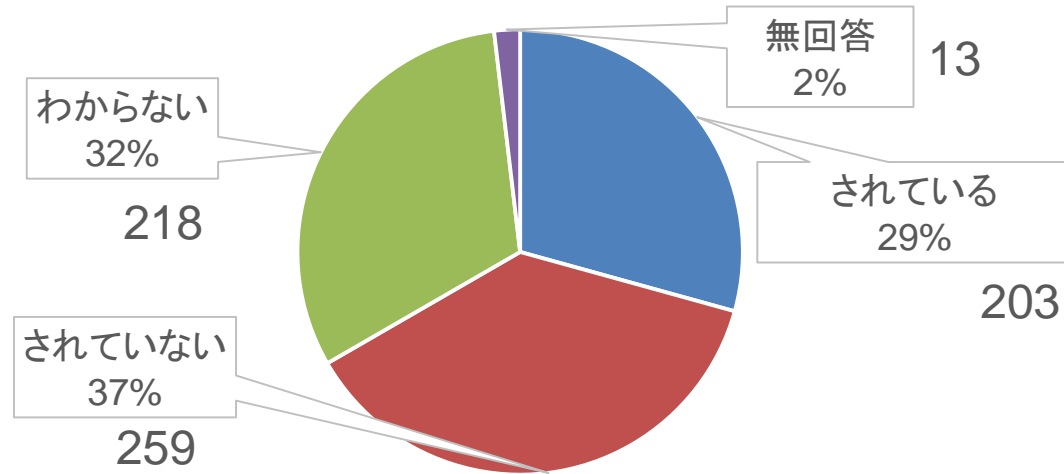
GPS搭載通信対応型ドライブレコーダーの搭載

車内AEDの設置状況

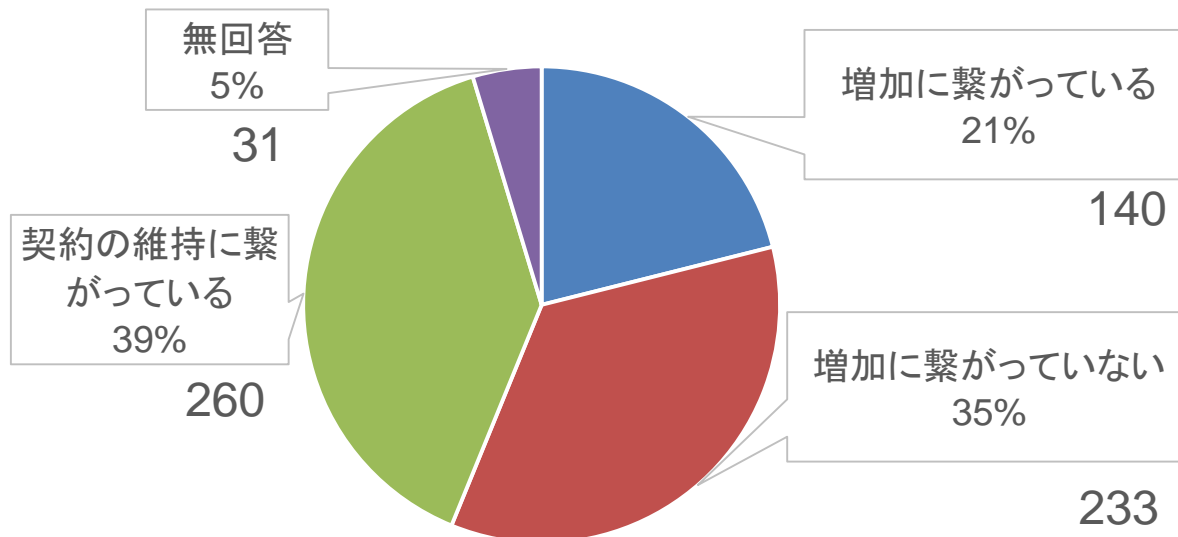
資本金・創業年月日・履歴事項全部証明書・認可書・事故履歴・就業規則・任意保険加入状況等。

旅行業者と連携した安全運行等に関する取り組み

問4 (4) (1)(2)の取組みは、旅行業者との契約において運賃額の設定に反映されていますか。 n=693

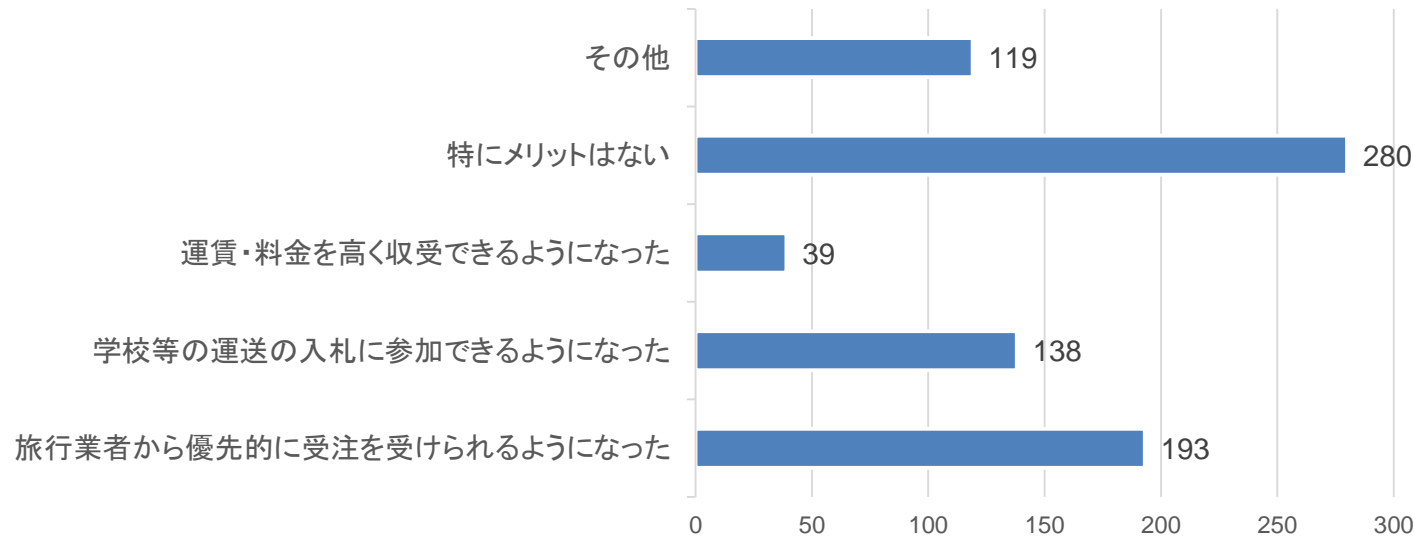


問4 (5) 日本バス協会の安全性評価認定は、契約数の増加に繋がっていますか。(取得者のみ) n=664



旅行業者と連携した安全運行等に関する取り組み

問4 (6) 認定取得によるメリットはありますか。(取得者のみ) n=664 ※複数回答



<その他> (自由記述)主な回答

訪日外国人旅行者の営業区域特例。

許可更新時の役員法令試験免除。

取得していない会社との差別化。

事業内容の見直しのきっかけになる。

社員の意識向上、従業員のモチベーションアップ。

法令順守と安全確保の再確認。

社会的な認知度が低いのでよくわからない。安全性評価認定が利用者に周知されていない。

認知されていても運賃＝コストであり、高い運賃への理解には結び付かない。

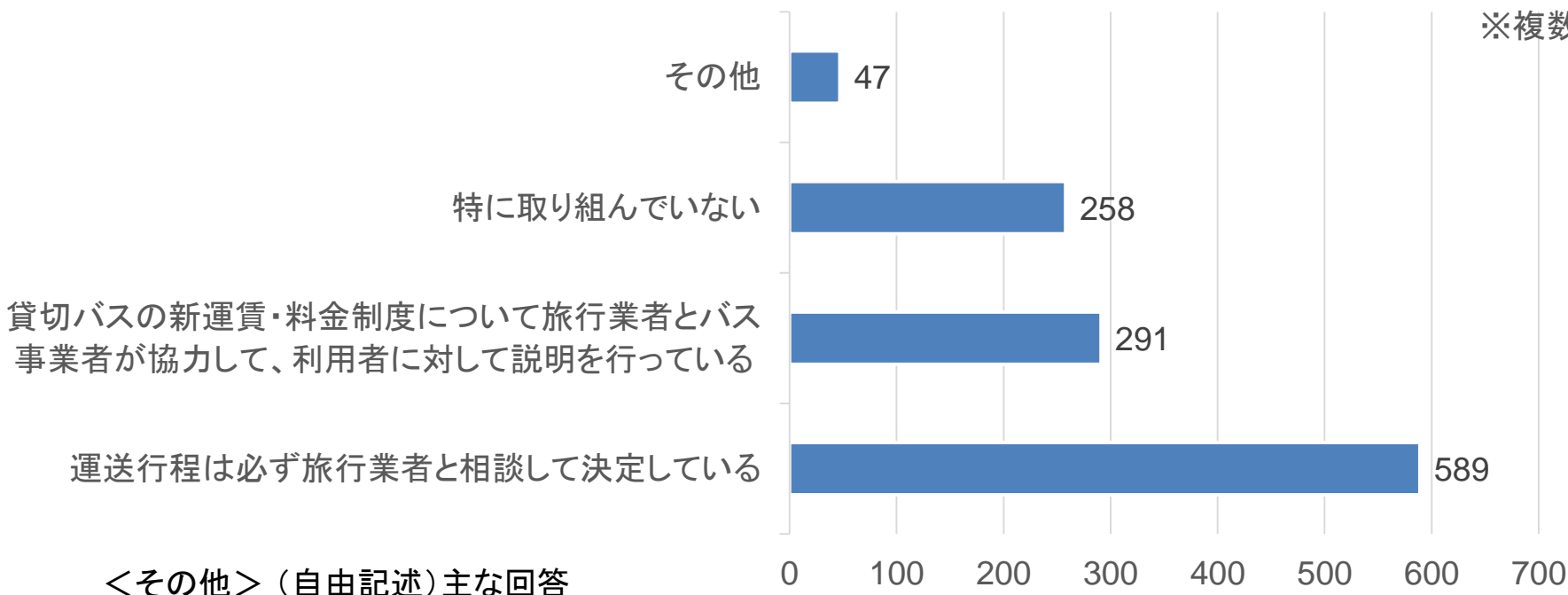
学校などへ取得している旨を説明しているが、学校行事の時期が重複しているため意味がない。

大手旅行会社が、手配の判断基準にしている場合がある。(中小旅行会社は、値段重視であり気にしてしない。)

旅行業者と連携した安全運行等に関する取り組み

(7) 旅行業者との連携による安全運行への取組みについて、お教え下さい。n=1,157(うち未回答132)

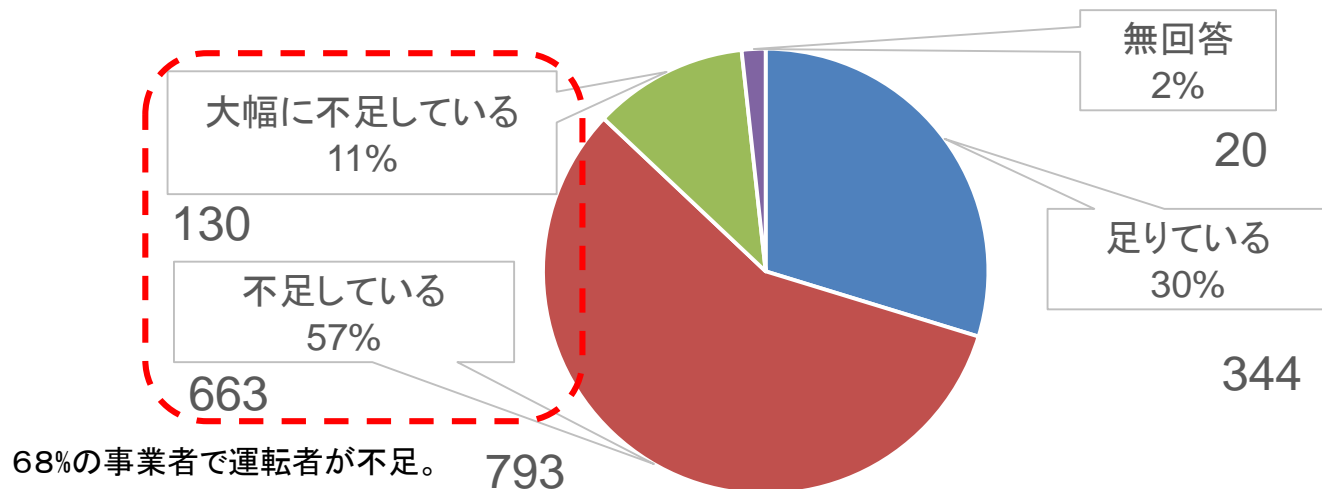
※複数回答



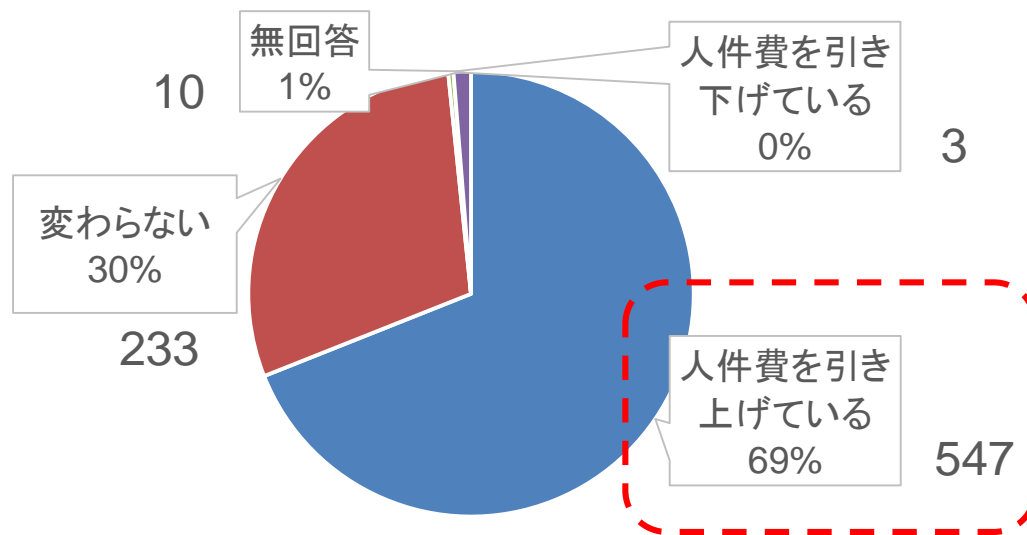
旅行会社と募集型企画旅行を実施できるようになった。
 バス会社の安全への取組み等について旅行業者社のHPに掲載してもらっている。
 長時間運転の違反が出ない様に旅行会社から休憩時間のアドバイス等を得ている。
 旅行会社が行程表を作成するので、確認の上時間が足りない等、変更が必要な場合は変更してもらっている。
 乳児・幼児の人数把握とバス専用のチャイルドシートの準備。
 安全運行について旅行会社から利用者に伝えてもらっているが、新運賃は伝えてもらえていない。
 旅行会社ありきの仕事なので、余程の無理な行程以外は相談はしない。
 募集中の旅行は旅程保証に影響するため、旅程変更を旅行会社に相談できない。
 旅行会社により安全運行に対する考え方が異なり対応が異なる。
 旅行業者の安全運行への配慮は感じられない。
 旅行業者が連携して取り組むなど有り得ない。

運転者の確保状況

問5 (1) 需要に対して運転者は足りていますか。 n=1,157

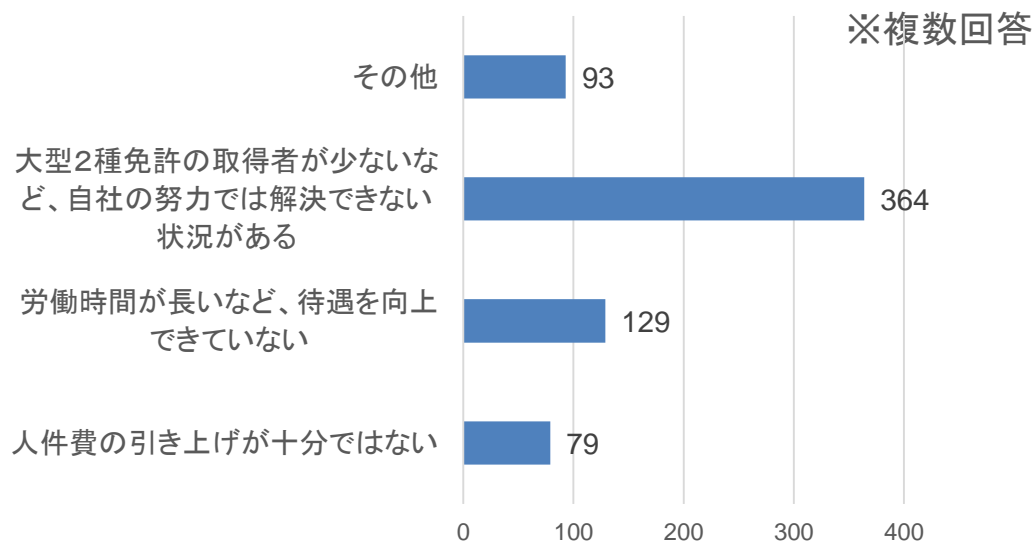
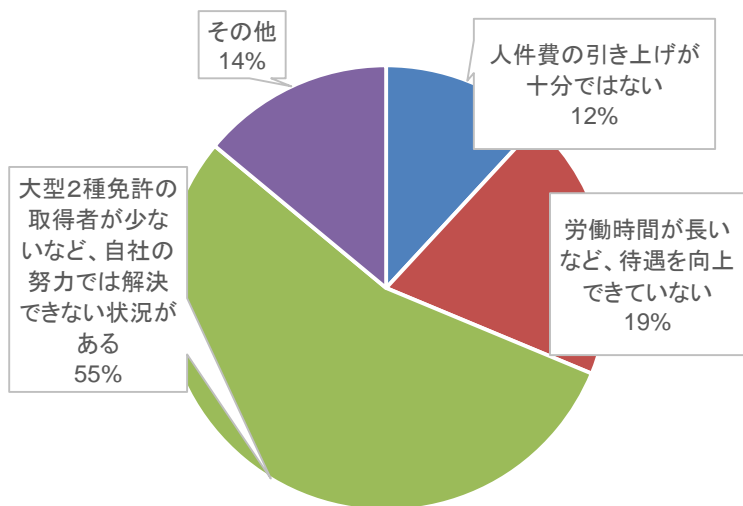


問5 (2) (1)で「不足している」、「大幅に不足している」と回答した場合、新運賃・料金制度導入以降、運転者の人件費の引き上げを実施していますか。 n=793



運転者の確保状況

問5 (3) (2)で「人件費を引き上げている」と回答した場合、それでもなお、運転者が不足している理由。 n=547



<その他>(自由記述)主な回答

繁忙期と閑散期の需要格差。

バス事故報道により貸切バスに過酷な労働、交通事故の危険性などの悪いイメージがある。

長時間労働。

貸切バス乗務員職に魅力を感じられない。

労働条件(給与、休日等)が他業種に比べて魅力がない。

質の良い(お客様を不快にさせない)運転者が少ないため、雇用に躊躇する。

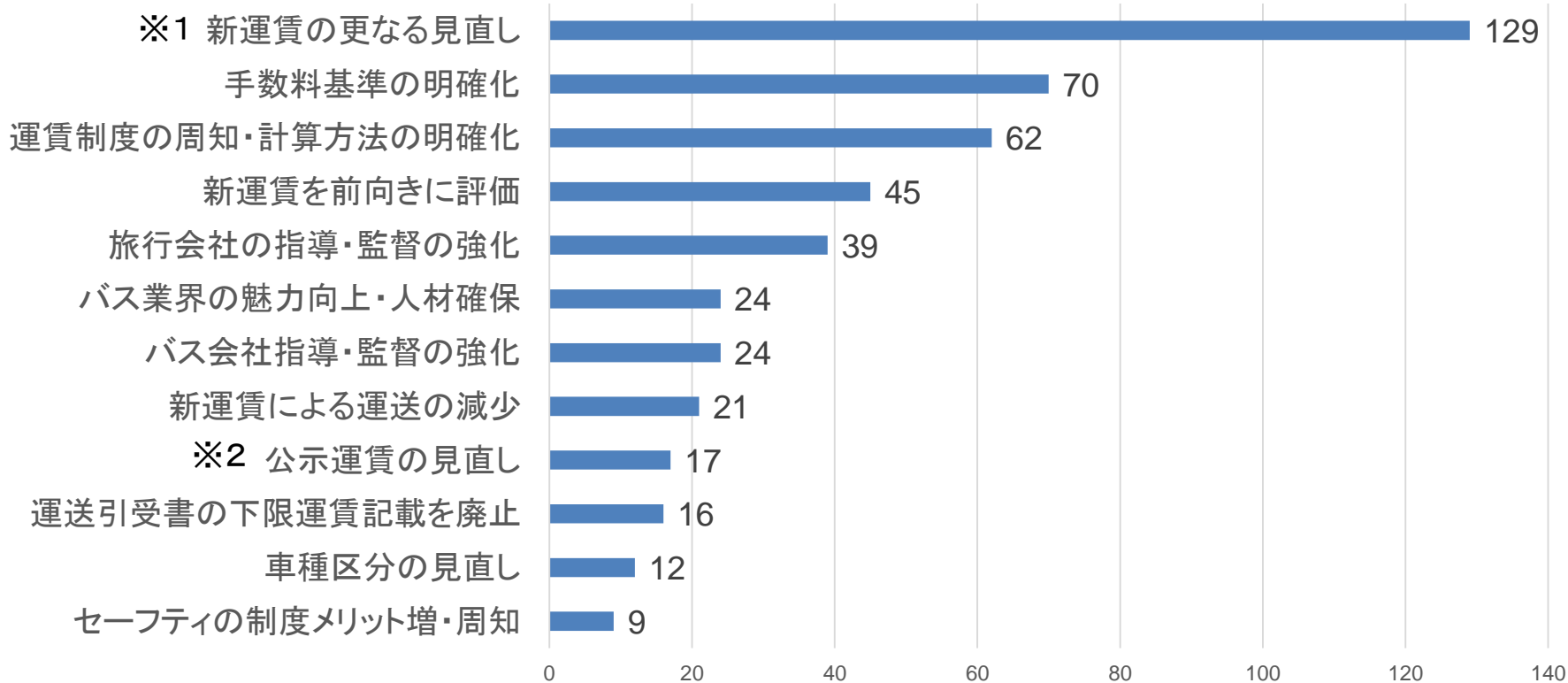
運賃制度改正後、運賃の上昇により安価でしていた送迎などが無くなり安定した運行回数を確保できない。

運賃制度改正後、運賃の上昇により輸送回数が激減し、仕事量が無いので乗務員の待遇を良くしても辞めて行く。

貸切バス運賃・料金制度についてのご意見

問6 貸切バス運賃・料金制度について、ご意見があれば教えてください。 n=1,157 ※複数回答

453者から回答あり(自由記述)、回答の概要は以下のとおり。



※1 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

※2 ①下限運賃の上昇、②車齢に応じた運賃区分導入、③全国統一化等

<運賃料金の収受状況>

- 旅行会社との契約に係る運賃・料金(手数料差し引き前)は91%の事業者において届出運賃の収受できている。(前回調査時85%)
- 短距離・短時間利用時など旧運賃からの運賃上昇による運送需要の減少がある。

<手数料関係>

- 85%の事業者は契約先の旅行会社に手数料を支払っており、手数料水準は上昇傾向。
- 直近事業年度に係る手数料の運賃収入に占める割合は84%の事業者が15%未満となっており、68%の事業者は旅行会社と書面を取り交わしている。
- 39%の事業者は需要の季節変動、運賃の追徴又は払戻しの精算ができていない。

<実費の精算状況>

- 92%の事業者は実費の精算ができているが、35%の事業者は旅行会社から実費に対して手数料を請求されている。

<運転者の確保状況>

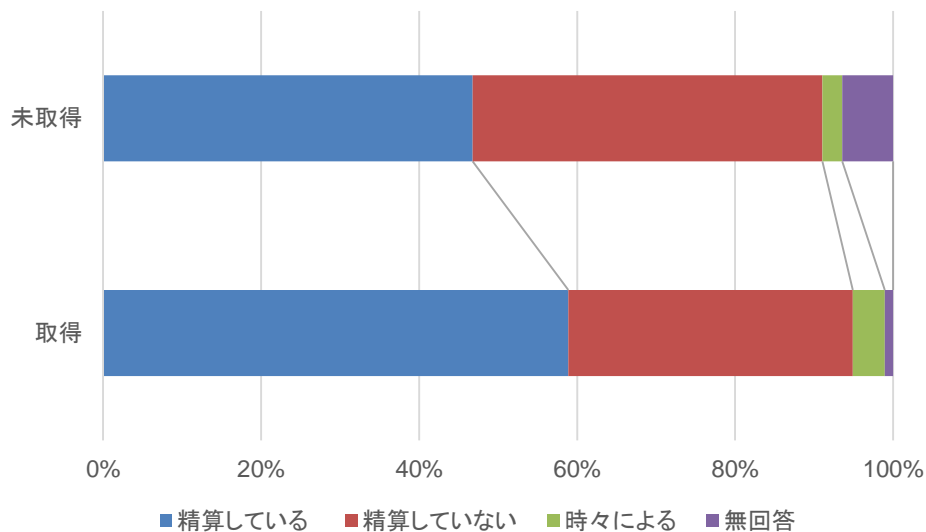
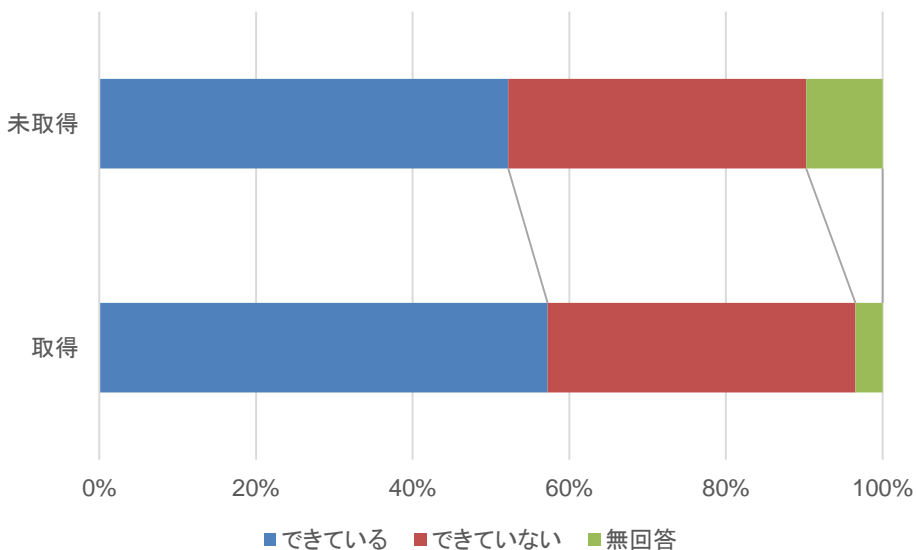
- 68%の事業者で運転者が不足している。そのうち55%の事業者は自社努力では解決できない状況があると回答している。

貸切バス安全性評価認定制度 取得別集計

取得者	664者
未取得者	481者

問2 (7) 運送引受書の様式改正(平成30年8月)以降需要の季節変動に応じた運賃・料金が決定できているか。 n=1,157

問2 (10) 実際の運行時における運行行程の変更等により運賃・料金に変更が生じた場合、追徴又は払戻しの精算をしているか。 n=1,157



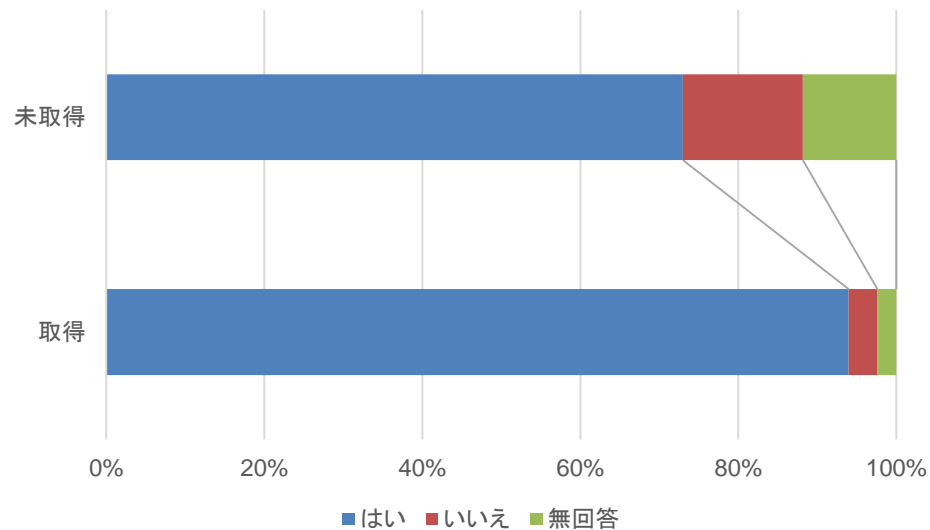
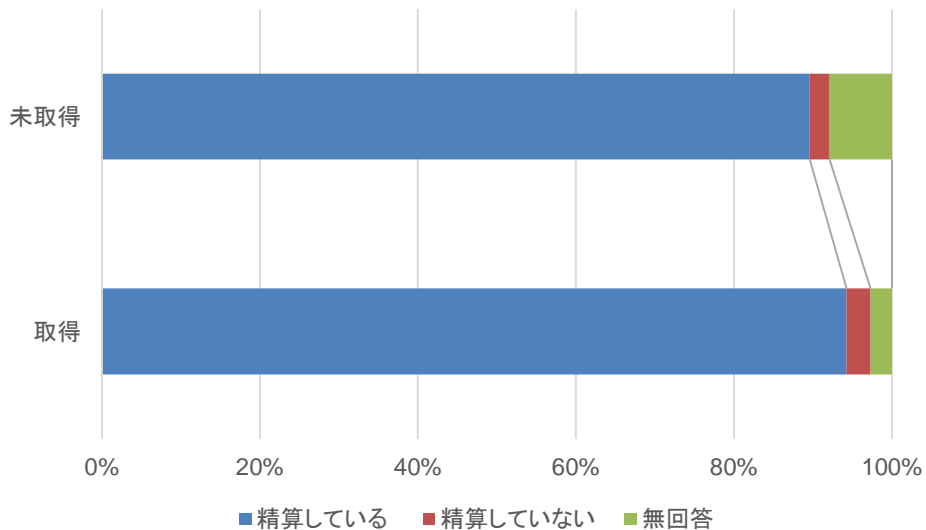
- 取得者は未取得者に比べて季節変動運賃を収受できている。
- 取得者は未取得者に比べて運賃の精算ができている。

問2 (13) 有料道路利用料やガイド料などの実費は、運賃・料金とは別に精算していますか。

n=1,157

問3 (1) 契約先の旅行者に対して、手数料等を支払っていますか。

※手数料等とは手数料又は広告宣伝費・協賛金・販売促進費等の名目に関わらず、運送の引受けに際して旅行者に支払った金銭のことをいいます。 n=1,157



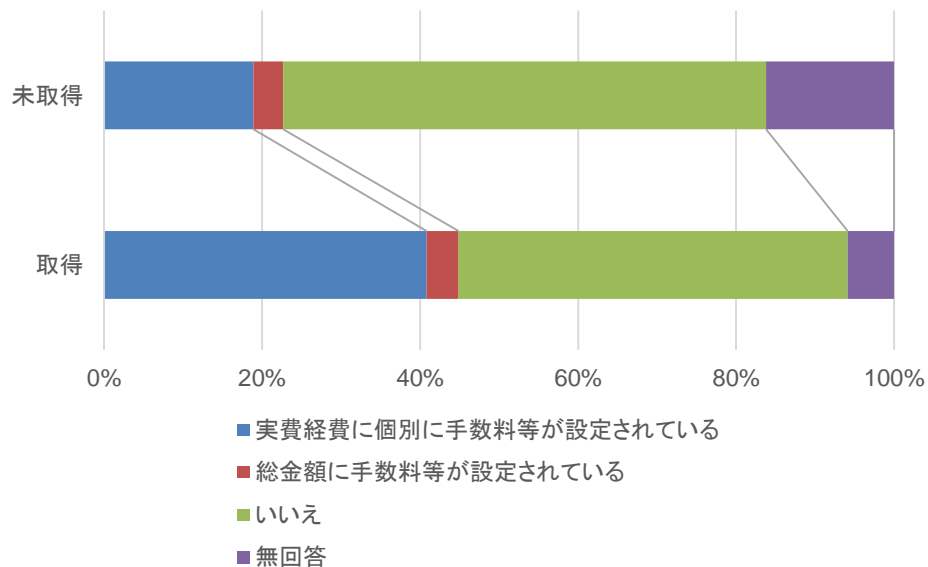
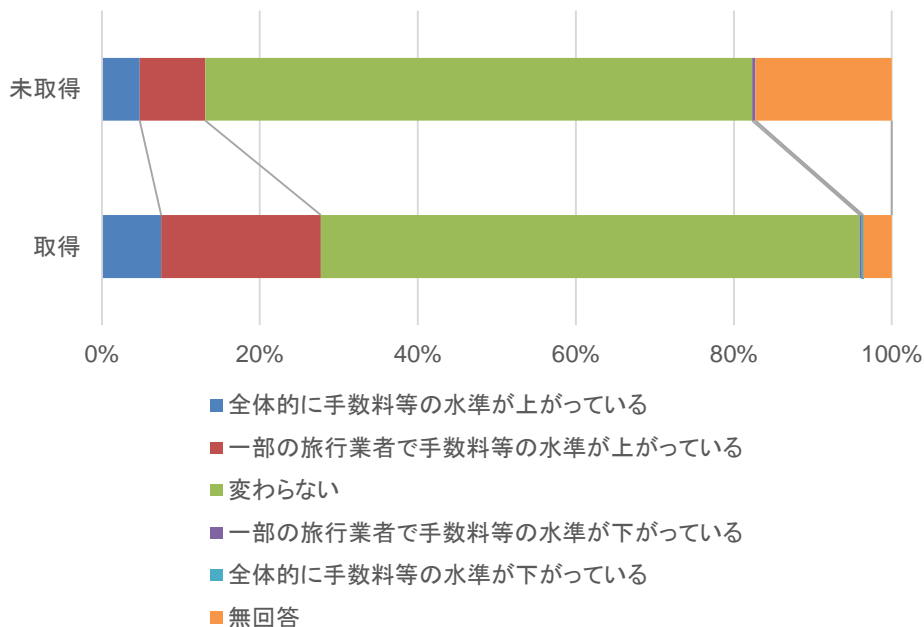
○取得者は未取得者に比べて実費の精算ができています。

○取得者は未取得者に比べて旅行会社に手数料を支払っている。(取引割合が大)

貸切バス安全性評価認定制度取得別集計

問3 (2) 過去1年間(平成30年1月から平成30年12月)の主要な取引先である旅行業者との契約について、その前年(平成29年1月から平成29年12月)と比較して、手数料等の水準に変化はありますか。 n=1,157

問3 (4) 旅客の負担とされているガイド料、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経費が発生した場合の実費の精算について、旅行会社から手数料等を設定されていますか。 n=1,157

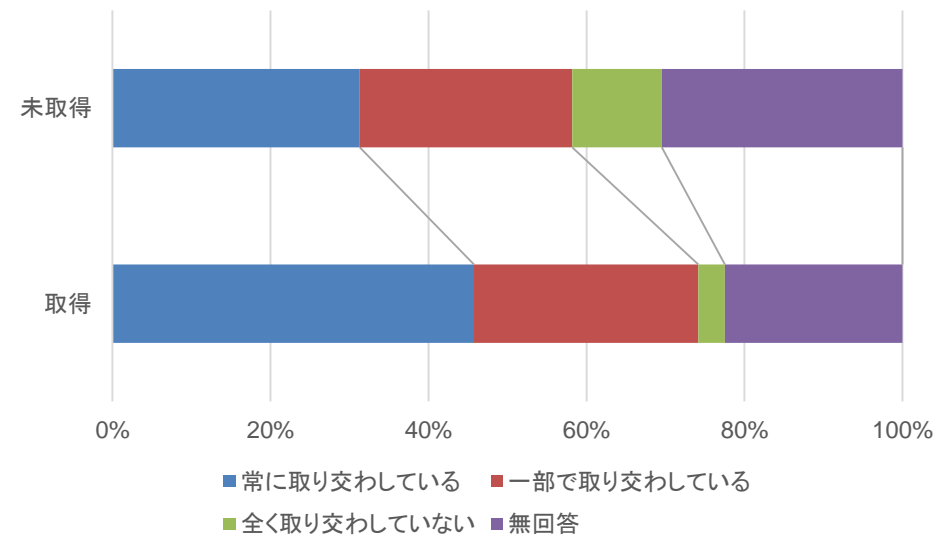
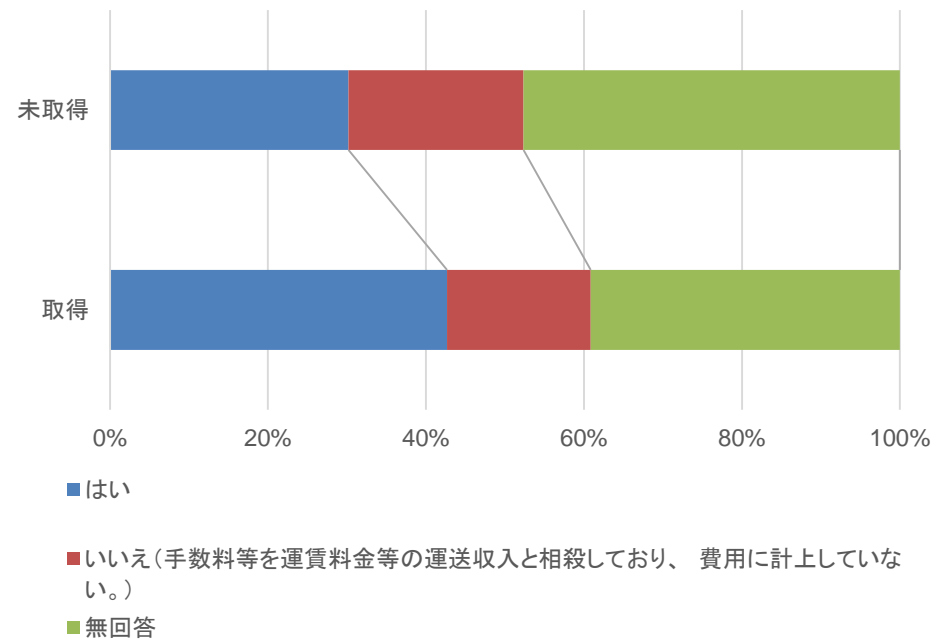


○取得者は未取得者に比べて手数料の水準が高くなっている。

○取得者は未取得者に比べて実費に手数料を支払っている。

問3 (5) (1)で「はい」と回答した場合、貴社の会計処理ではその費用は営業費用の科目に計上していますか。n=984

問3 (6) 問3(1)で「はい」と回答した場合、手数料等の支払いについて、旅行業者と書面を取り交わしていますか。 n=984



○取得者は未取得者に比べて手数料を営業科目に計上している。

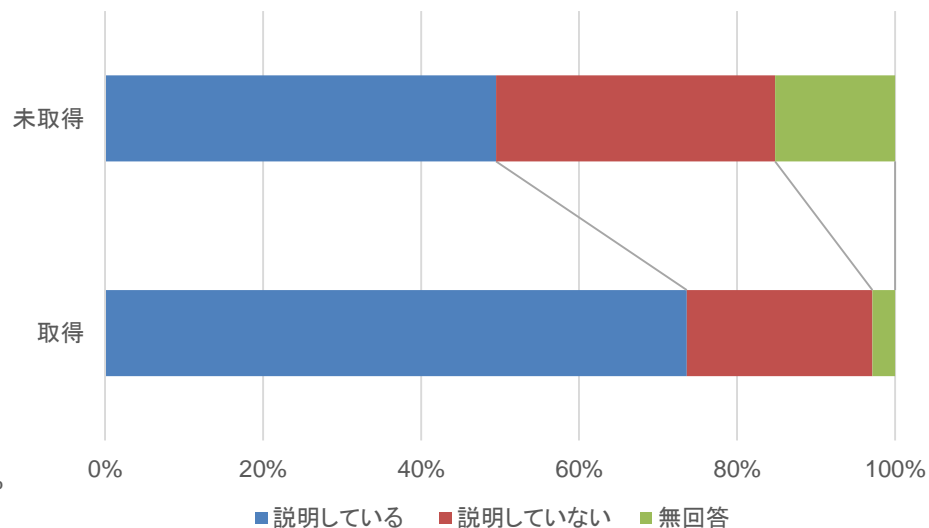
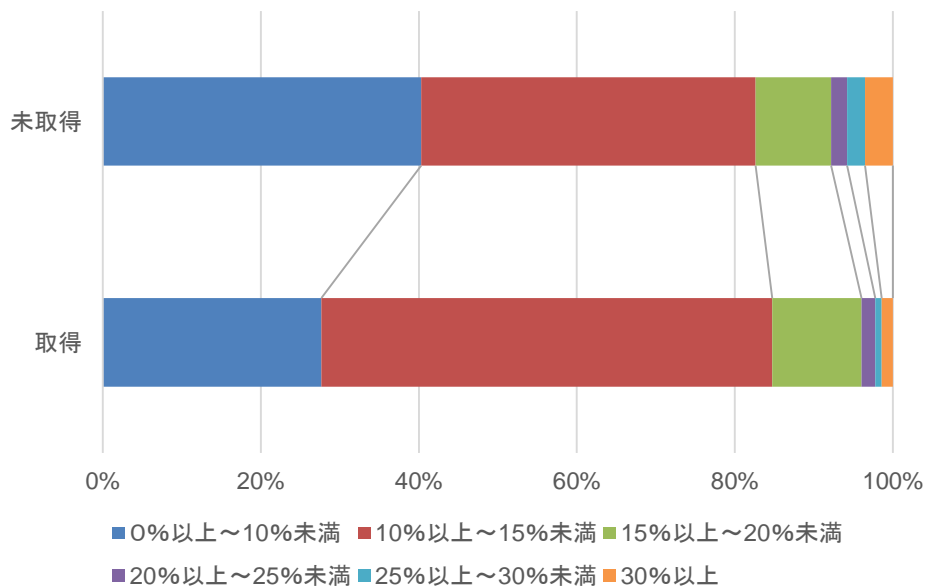
○取得者は未取得者に比べて手数料について旅行会社と書面を取り交わしている。

貸切バス安全性評価認定制度取得別集計

問3 (7) 直近1事業年度の運賃・料金収入に占める手数料等の割合は、どの程度になりますか。

n=1,157(うち未回答147)

問4 (1) 旅行者に対して、運賃・料金に安全コスト(人件費や、新車・安全機器(ドライブレコーダー)の導入に係る費用等)が反映されているということを説明していますか。 n=1,157



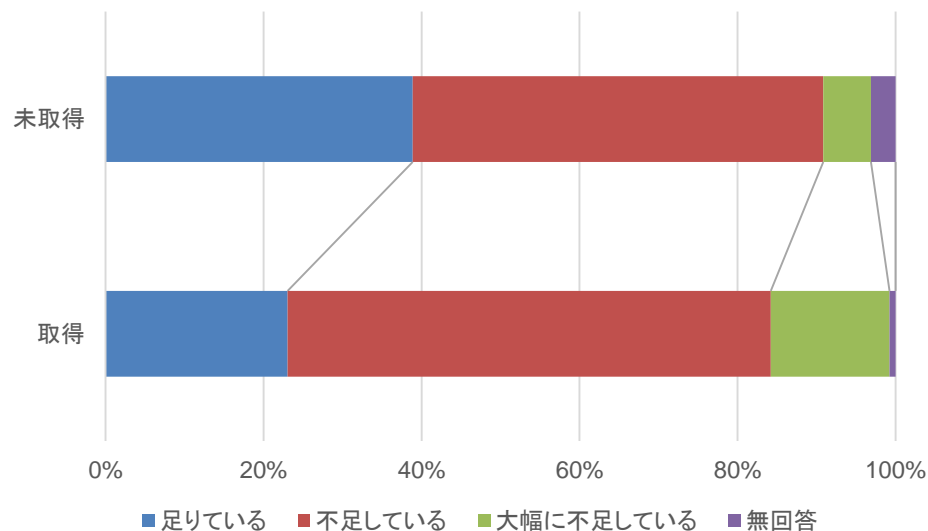
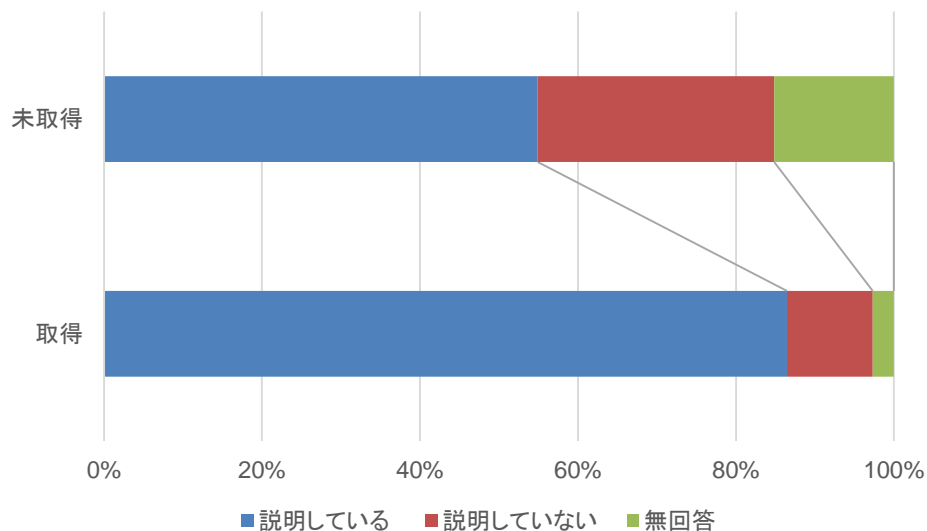
○取得者は未取得者に比べて直近事業年度の運賃料金収入に占める手数料の割合が高くなっている。30%以上の手数料を支払う割合は未取得者の方が大きい。

○取得者は未取得者に比べて旅行会社に運賃に安全コストが含まれることを説明している。

貸切バス安全性評価認定制度取得別集計

問4 (2) 貴社の安全運行等の取組みについて、旅行業者に説明していますか。 n=1,157

問5 (1) 需要に対して運転者は足りていますか。 n=1,157



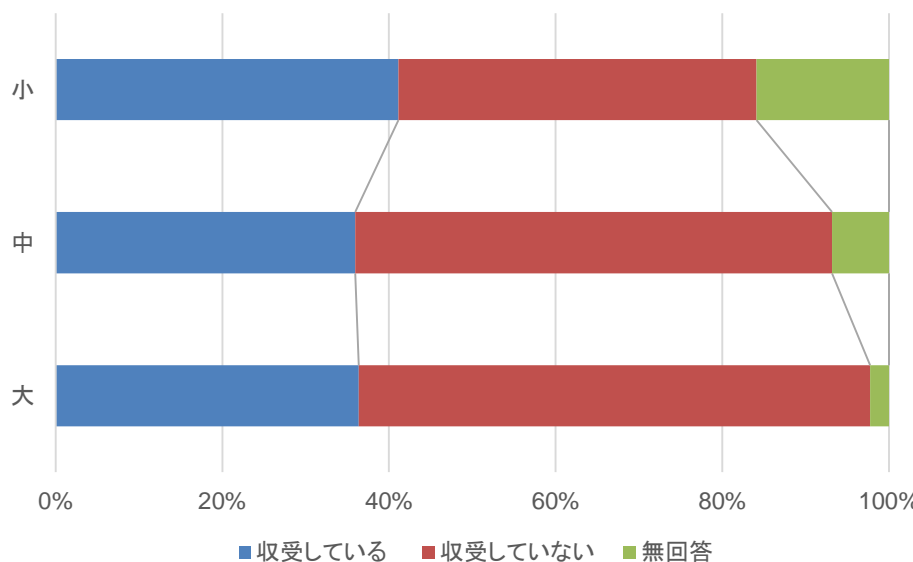
- 取得者は未取得者に比べて旅行会社に安全運行の取組みを説明している。
- 取得者は未取得者に比べて運転者が不足している。

事業規模別集計

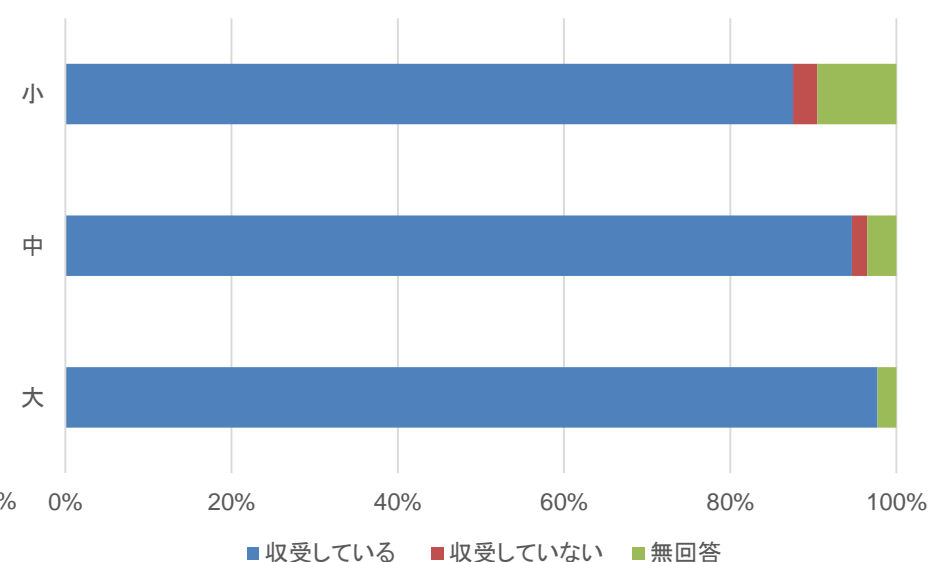
大規模（50両以上）	44者
中規模（10～50両未満）	484者
小規模（10両未満）	610者

問2 (4) 旅行業者との契約に係る運賃・料金(手数料差引き前)については、各地方運輸局等に届出している範囲内で収受していますか。 n=1,157

【旧制度】



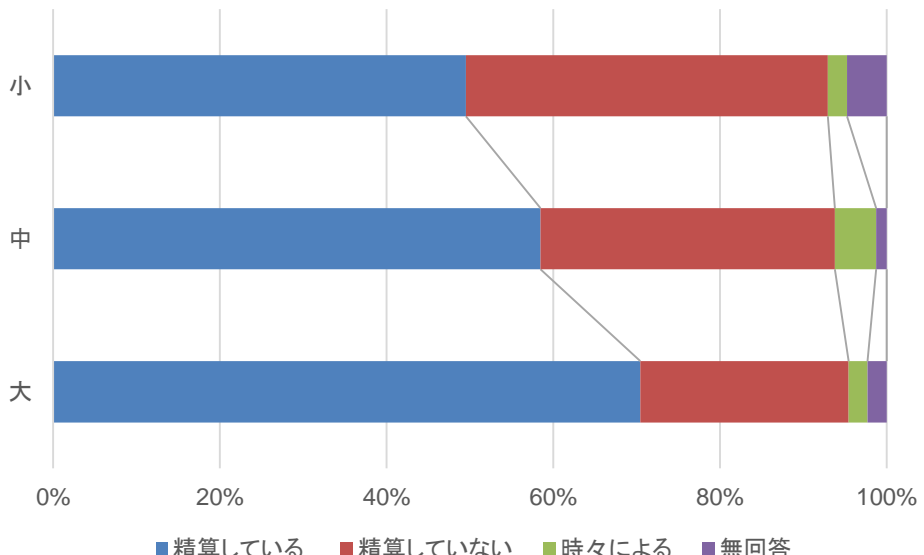
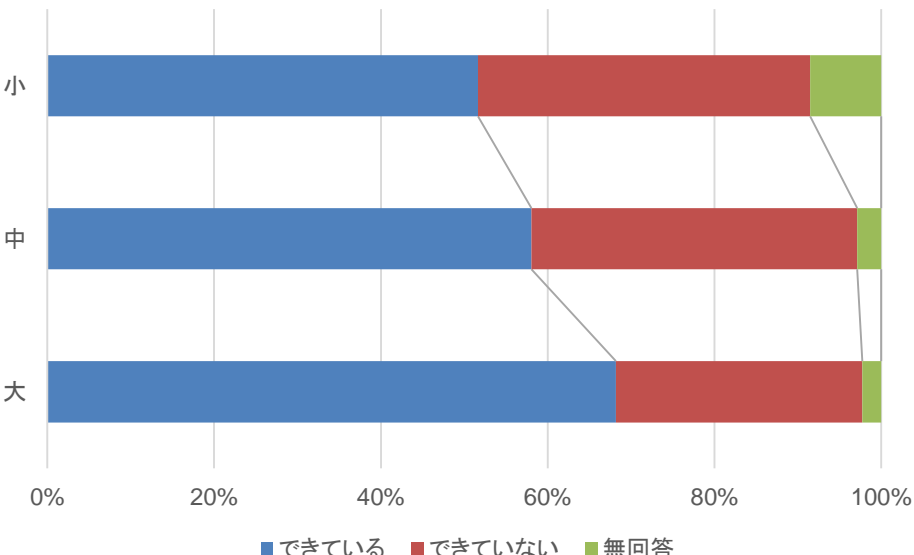
【現 在】



- 旧制度では事業規模が小さい事業者ほど届け出運賃を収受できていた。
- 現在では事業規模が大きい事業者も届け出運賃を収受できるようになった。

問2 (7) 運送引受書の様式改正(平成30年8月)以降需要の季節変動に応じた運賃・料金が決定できているか。 n=1,157

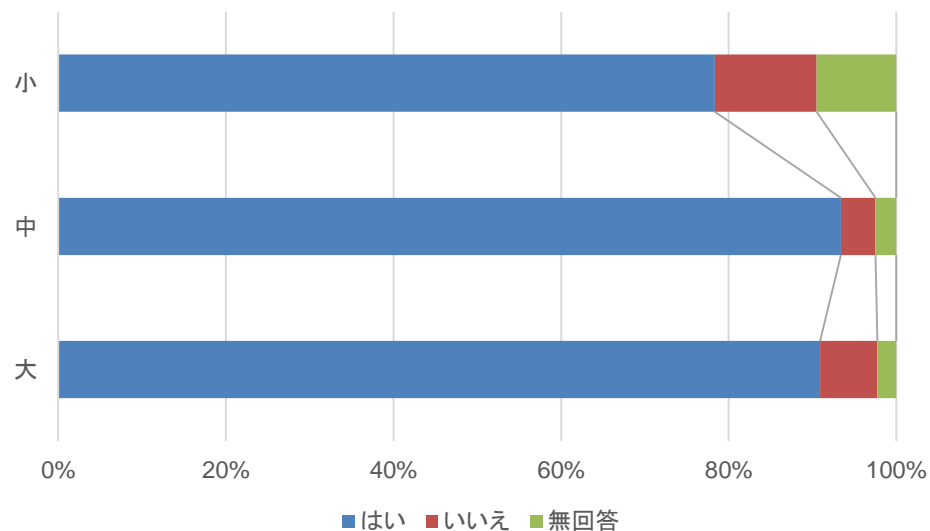
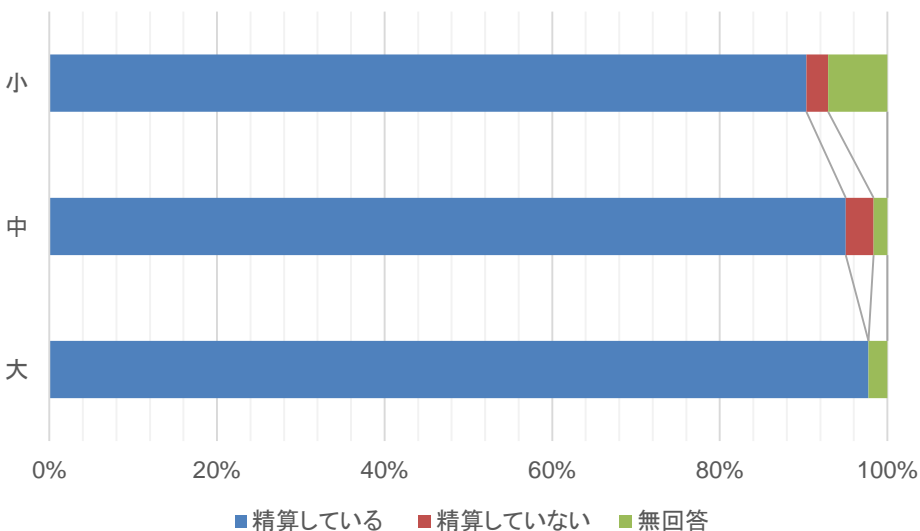
問2 (10) 実際の運行時における運行行程の変更等により運賃・料金に変更が生じた場合、追徴又は払戻しの精算をしているか。 n=1,157



- 事業規模が大きい事業者ほど季節変動運賃の収受ができている。
- 事業規模が大きい事業者ほど運賃の精算ができている。

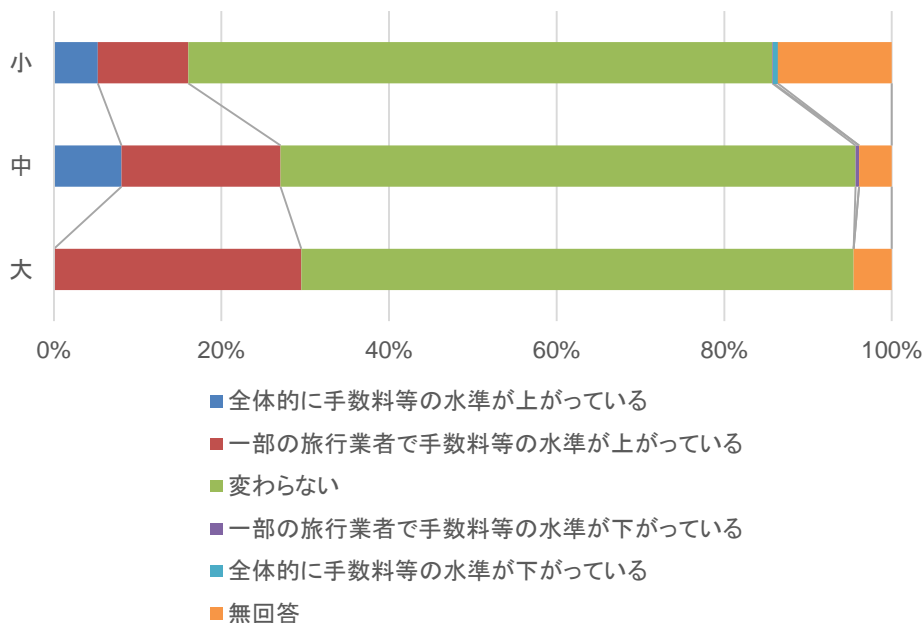
問2 (13) 有料道路利用料やガイド料などの実費は、運賃・料金とは別に精算していますか。
n=1,157

問3 (1) 契約先の旅行業者に対して、手数料等を支払っていますか。
※手数料等とは手数料又は広告宣伝費・協賛金・販売促進費等の名目に関わらず、運送の引受けに際して旅行業者に支払った金銭のことをいいます。 n=1,157

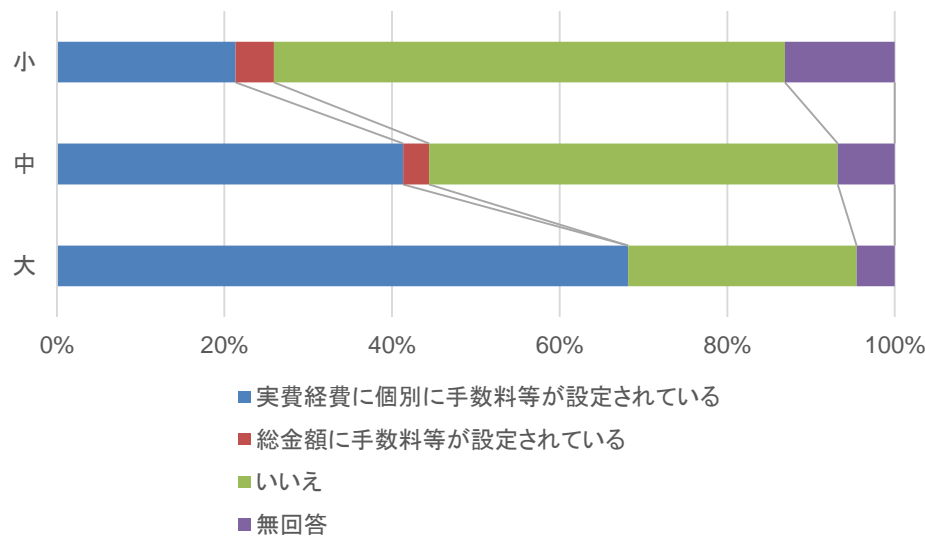


- 事業規模が大きい事業者ほど実費の精算ができている。
- 事業規模が中規模の事業者が旅行会社に手数料を支払っている。(取引割合が大)

問3 (2) 過去1年間(平成30年1月から平成30年12月)の主要な取引先である旅行業者との契約について、その前年(平成29年1月から平成29年12月)と比較して、手数料等の水準に変化はありますか。 n=1,157



問3 (4) 旅客の負担とされているガイド料、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経費が発生した場合の実費の精算について、旅行会社から手数料等を設定されていますか。 n=1,157

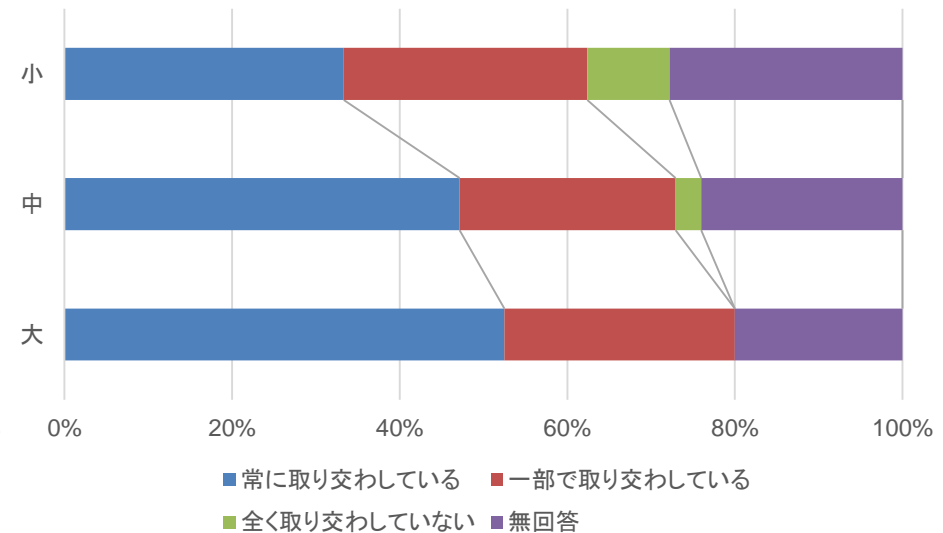
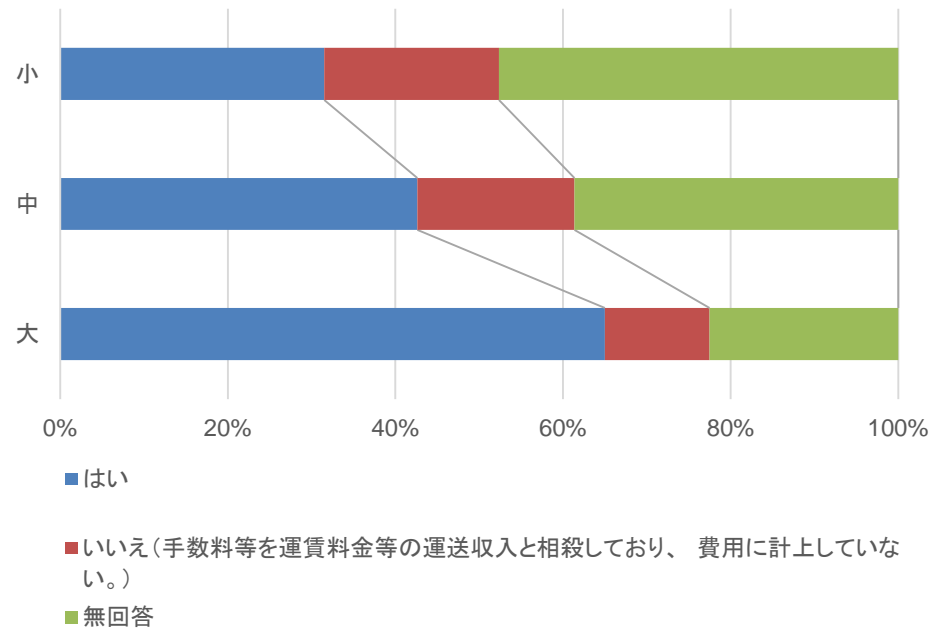


○事業規模が中規模の事業者の手数料水準が高くなってきている。

○事業規模が大きい事業者ほど実費に手数料を支払っている。

問3 (5) (1)で「はい」と回答した場合、貴社の会計処理ではその費用は営業費用の科目に計上していますか。n=984

問3 (6) 問3(1)で「はい」と回答した場合、手数料等の支払いについて、旅行業者と書面を取り交わしていますか。 n=984



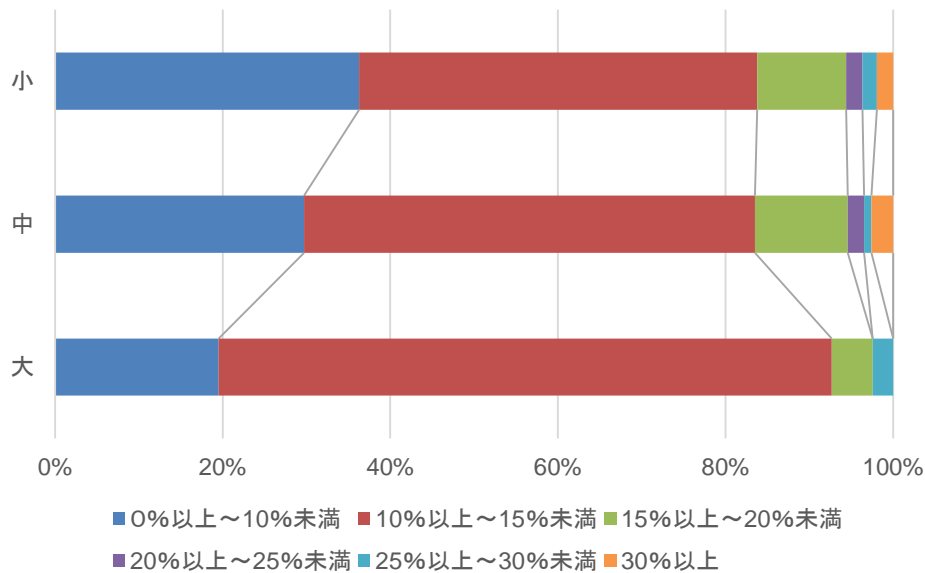
○事業規模が大きい事業者ほど手数料を営業科目に計上している。

○事業規模が大きい事業者ほど手数料について旅行会社と書面を取り交わしている。

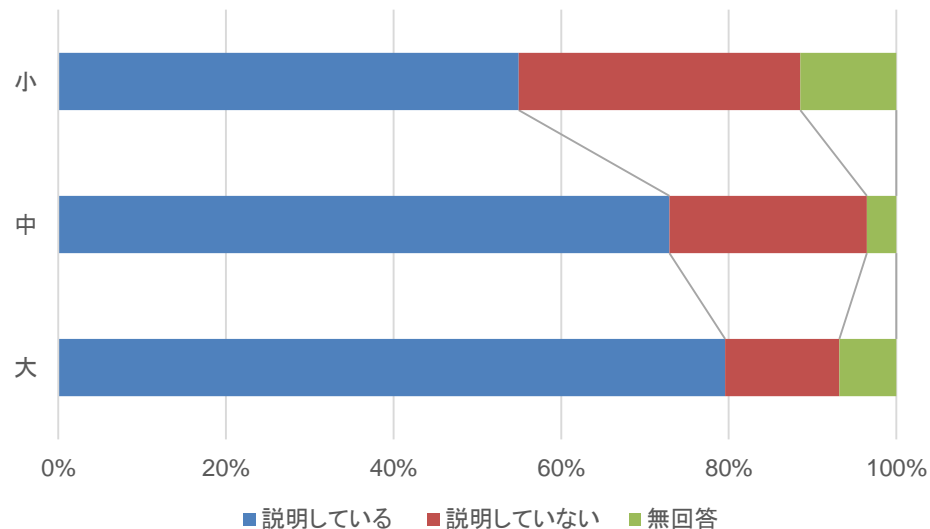
事業規模別集計

問3 (7) 直近1事業年度の運賃・料金収入に占める手数料等の割合は、どの程度になりますか。

n=1,157(うち未回答147)



問4 (1) 旅行者に対して、運賃・料金に安全コスト(人件費や、新車・安全機器(ドライブレコーダー)の導入に係る費用等)が反映されているということを説明していますか。 n=1,157



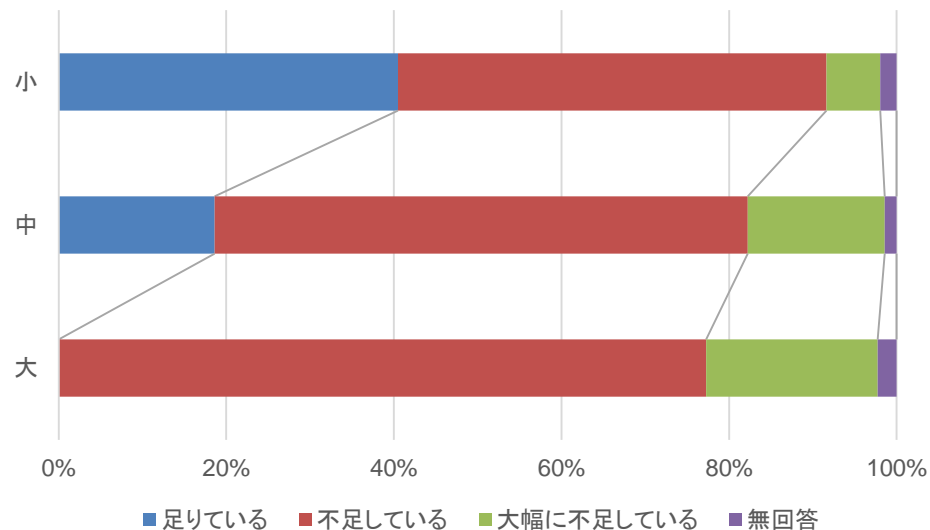
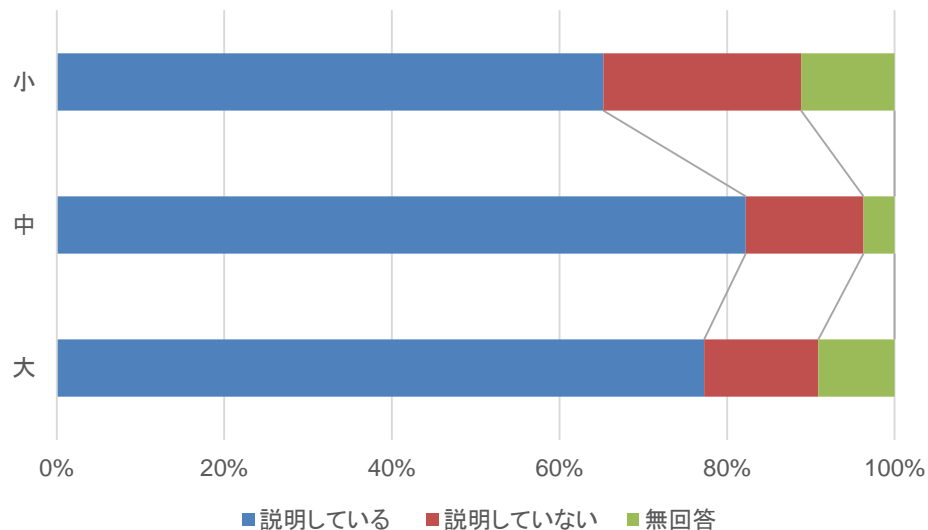
○ほとんどの事業者は15%未満の手数料であるが、中小規模の中には30%以上の手数料で取引が行われている。

○事業規模が大きい事業者ほど手数料について旅行会社に運賃に安全コストが含まれることを説明している。

事業規模別集計

問4 (2) 貴社の安全運行等の取組みについて、旅行業者に説明していますか。 n=1,157

問5 (1) 需要に対して運転者は足りていますか。 n=1,157



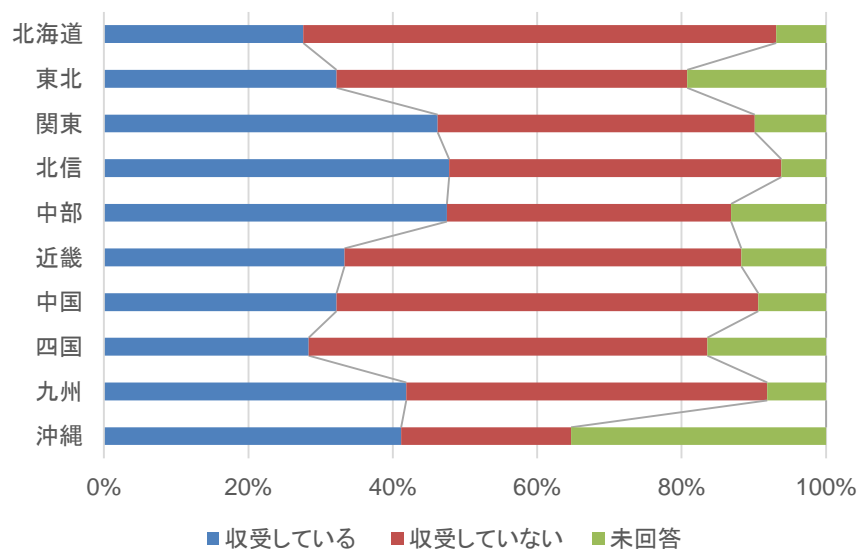
- 中規模事業者が最も旅行会社に安全運行の取組みを説明している。
- 事業規模が大きい事業者ほど運転者が不足している。

地域別集計

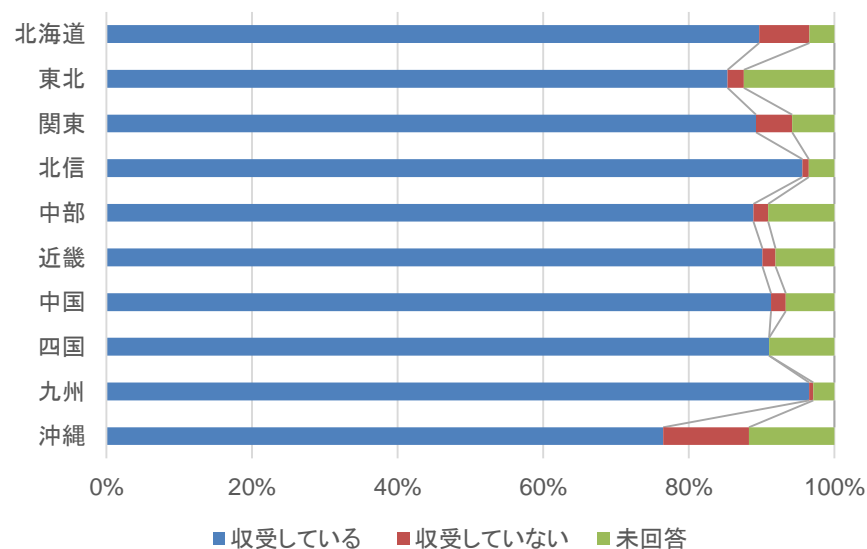
北海道	2	9	者
東北	1	7	7者
関東	2	2	3者
北陸信越	1	1	3者
中部	9	9	者
近畿	1	1	1者
中国	1	4	9者
四国	6	7	者
九州	1	7	2者
沖縄	1	7	者

問2 (4) 旅行業者との契約に係る運賃・料金(手数料差引き前)については、各地方運輸局等に届出している範囲内で収受していますか。 n=1,157

【旧制度】

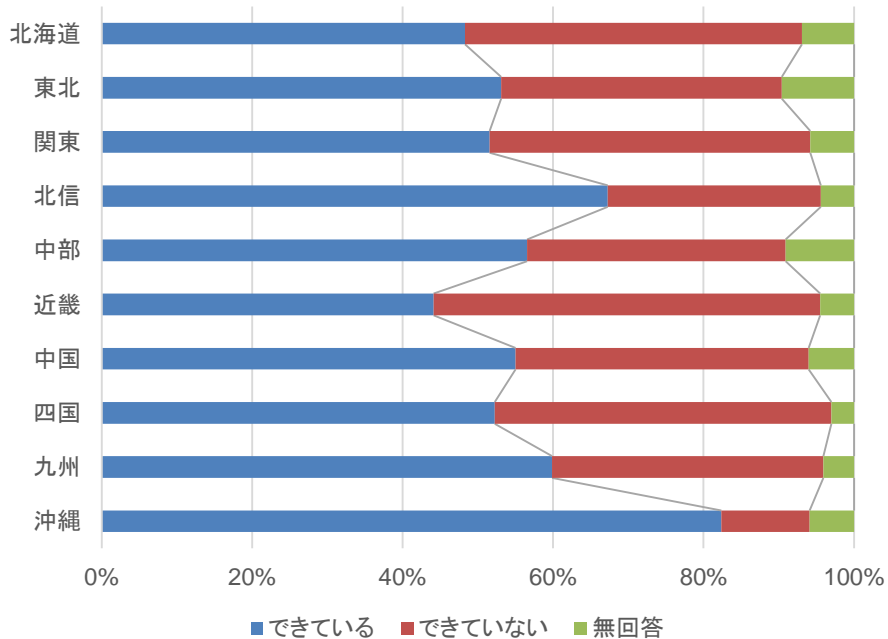


【現 在】

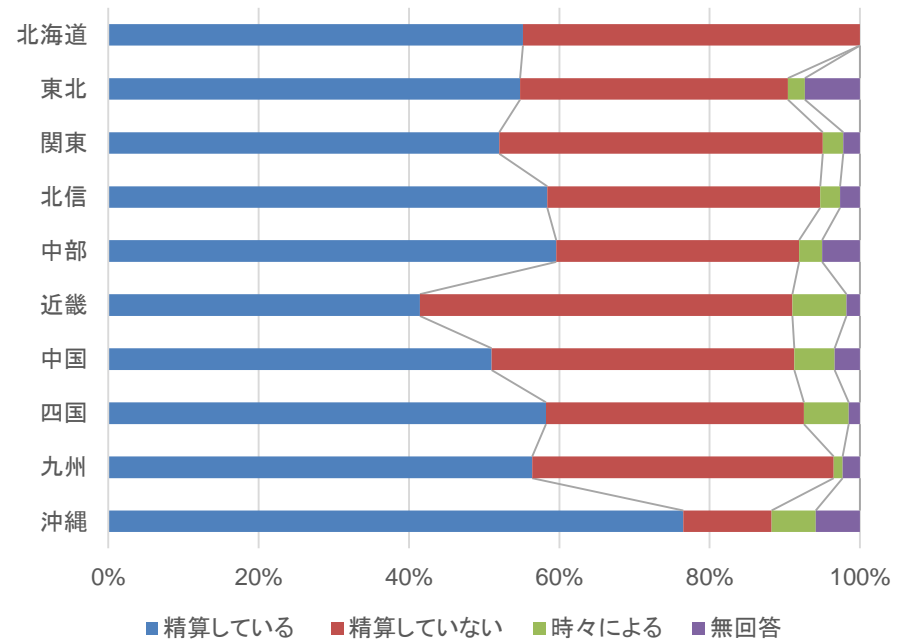


- 旧制度では関東・北信において届出運賃を収受している割合が高かった。
- 現在では旧制度と比較して全国的に届け出運賃を収受できてきているが、沖縄で収受していない割合が高い。

問2 (7) 運送引受書の様式改正(平成30年8月)以降需要の季節変動に応じた運賃・料金が決定できているか。 n=1,157



問2 (10) 実際の運行時における運行行程の変更等により運賃・料金に変更が生じた場合、追徴又は払戻しの精算をしているか。 n=1,157

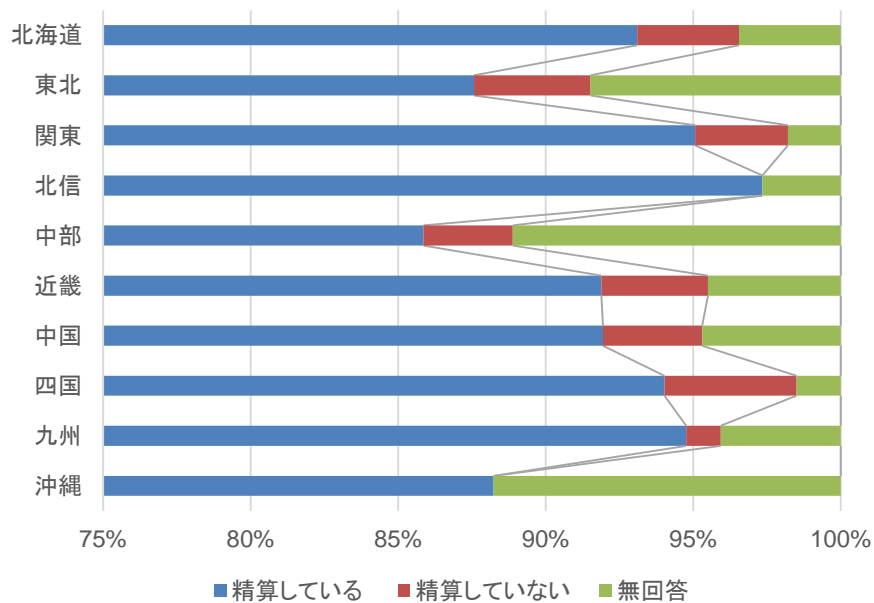


○運賃の季節変動について近畿で収受できていない割合が高く、沖縄で収受できている割合が高い。

○運行行程変更による運賃精算について、近畿でできていない割合が高く、沖縄でできている割合が高い。

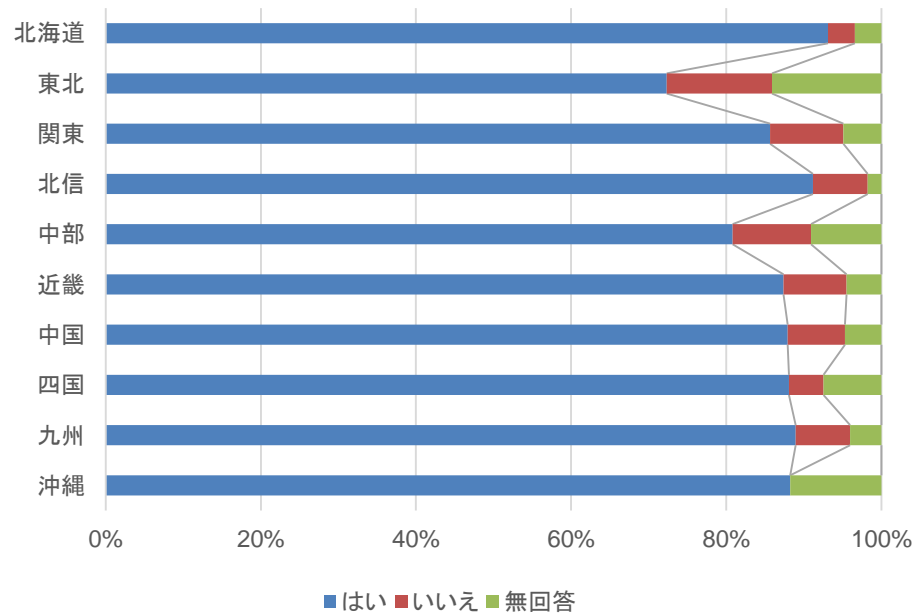
問2 (13) 有料道路利用料やガイド料などの実費は、運賃・料金とは別に精算していますか。

n=1,157



問3 (1) 契約先の旅行業者に対して、手数料等を支払っていますか。

※手数料等とは手数料又は広告宣伝費・協賛金・販売促進費等の名目に関わらず、運送の引受けに際して旅行業者に支払った金銭のことをいいます。 n=1,157



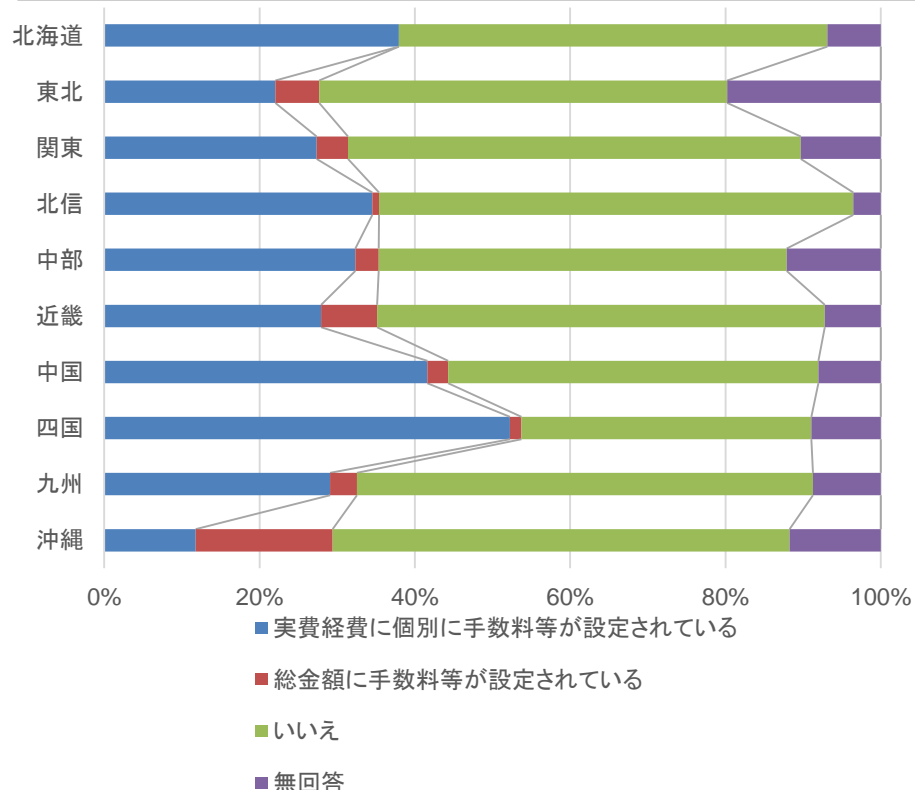
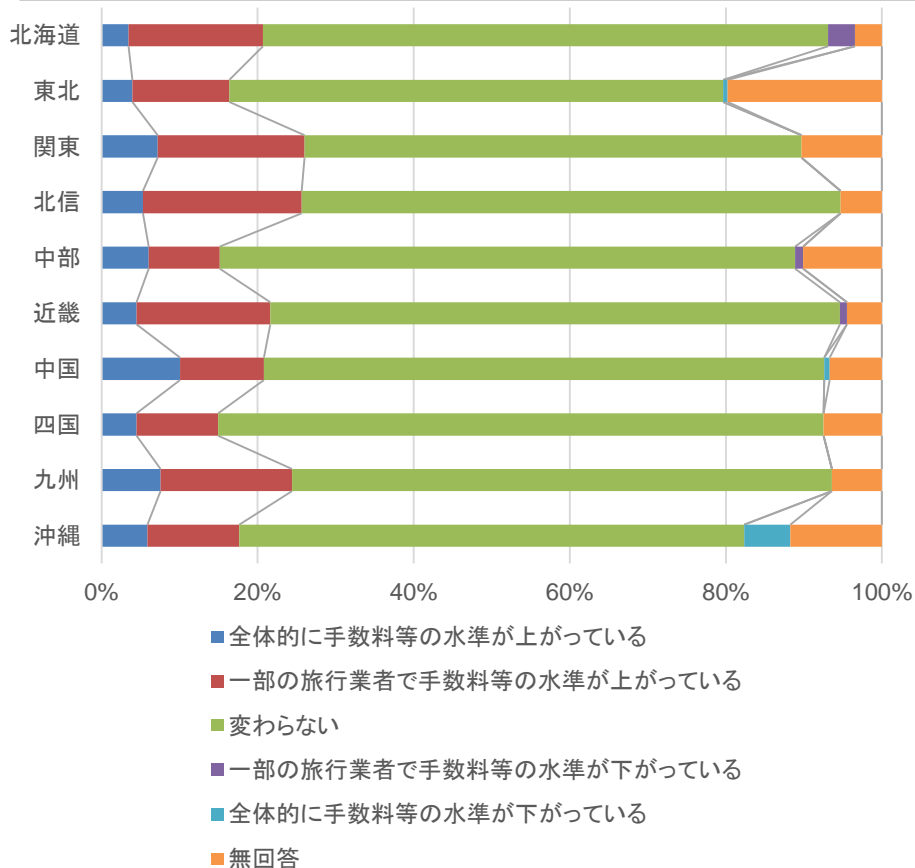
○中部では実費の別精算ができていない割合が高い。

○旅行会社に手数料を支払う割合は、北海道で最も高く、東北で最も低い。

地域別集計

問3 (2) 過去1年間(平成30年1月から平成30年12月)の主要な取引先である旅行業者との契約について、その前年(平成29年1月から平成29年12月)と比較して、手数料等の水準に変化はありますか。 n=1,157

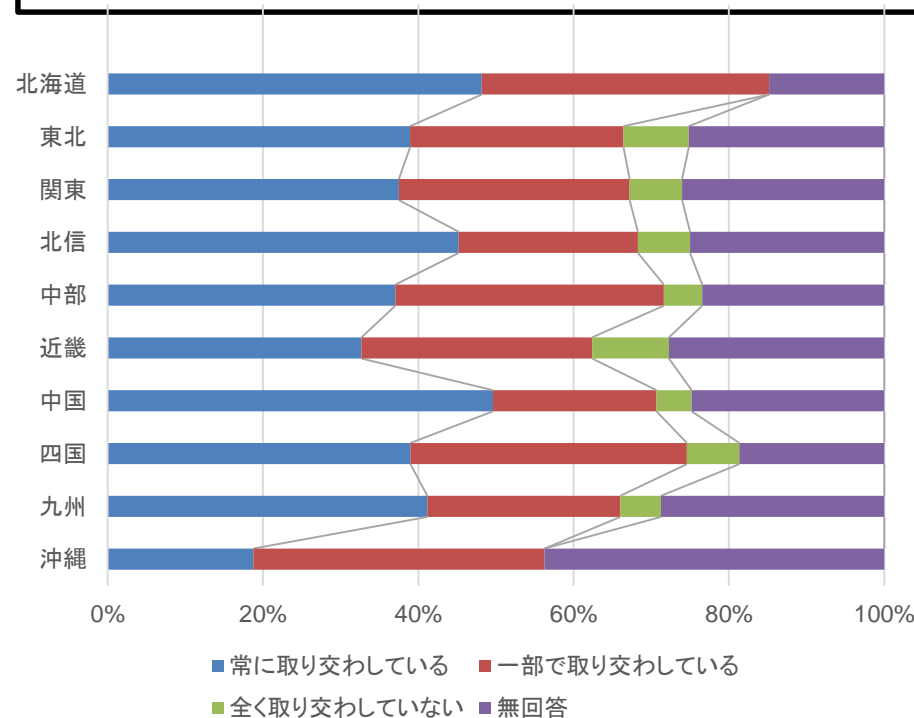
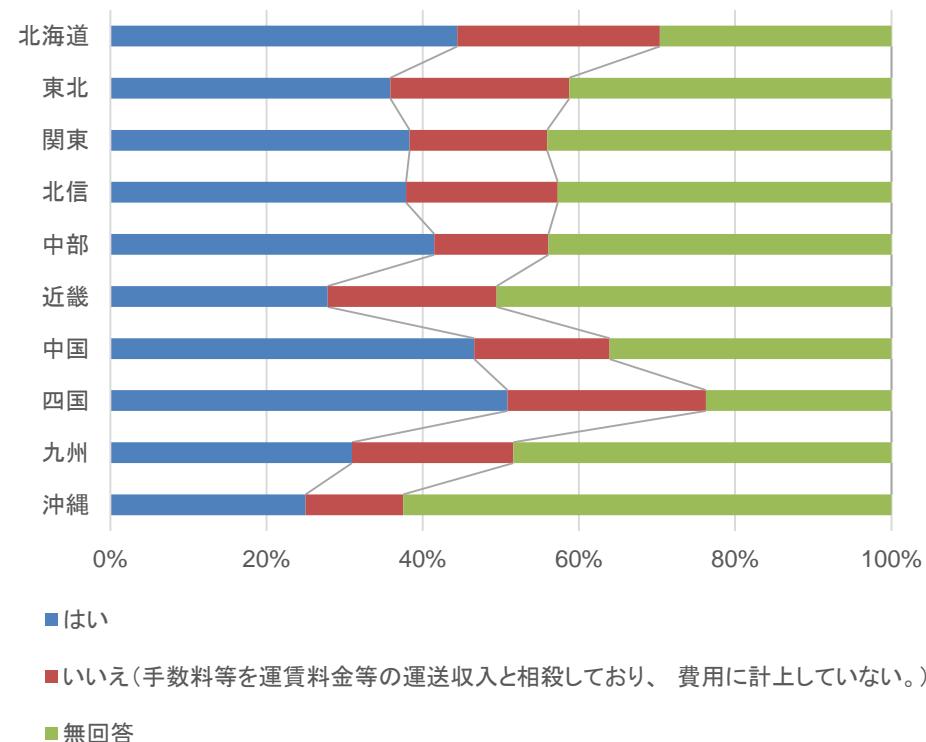
問3 (4) 旅客の負担とされているガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料その他旅客の求めに応じて経費が発生した場合の実費の精算について、旅行会社から手数料等を設定されていますか。 n=1,157



○手数料等水準の変化に地域差は少ないが、北海道では下がっている者もいる。
 ○実費について、四国では個別に、沖縄では総額に手数料等を設定される割合が高い。

問3 (5) (1)で「はい」と回答した場合、貴社の会計処理ではその費用は営業費用の科目に計上していますか。n=984

問3 (6) 問3(1)で「はい」と回答した場合、手数料等の支払いについて、旅行業者と書面を取り交わしていますか。 n=984

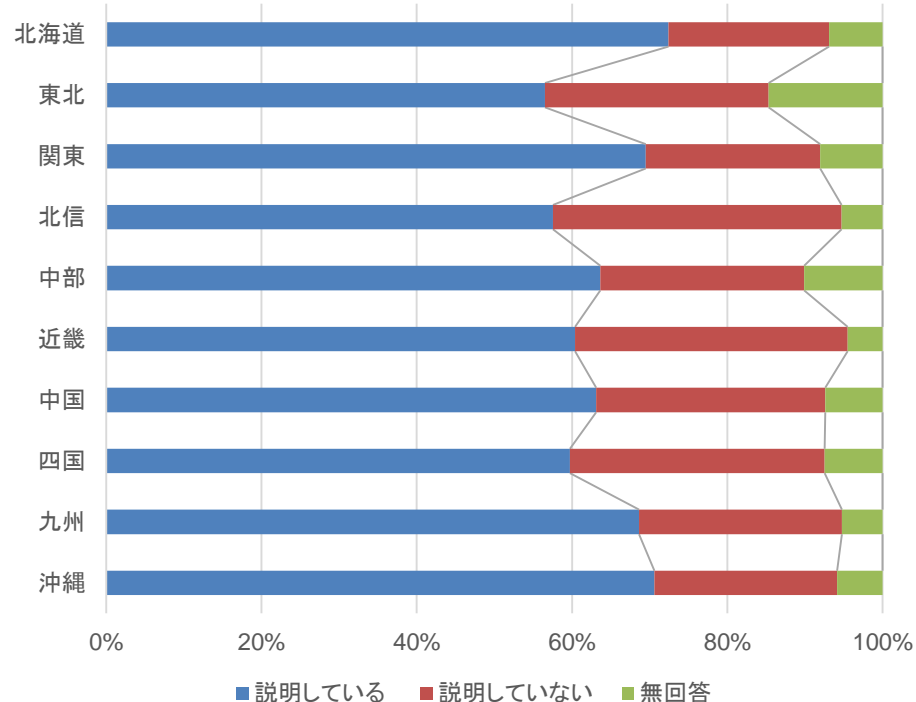
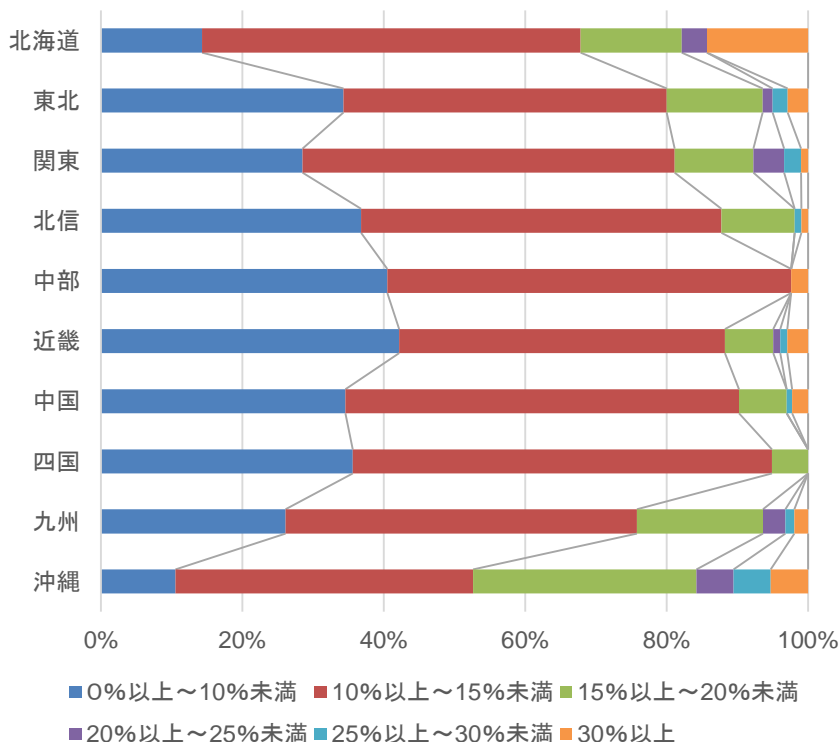


- 近畿・九州・沖縄は手数料を営業科目に計上しない割合が高い。
- 近畿・沖縄は旅行会社と書面を取り交わさない割合が高い。

地域別集計

問3 (7) 直近1事業年度の運賃・料金収入に占める手数料等の割合は、どの程度になりますか。 n=1,157(うち未回答147)

問4 (1) 旅行業者に対して、運賃・料金に安全コスト(人件費や、新車・安全機器(ドライブレコーダー)の導入に係る費用等)が反映されているということを説明していますか。 n=1,157



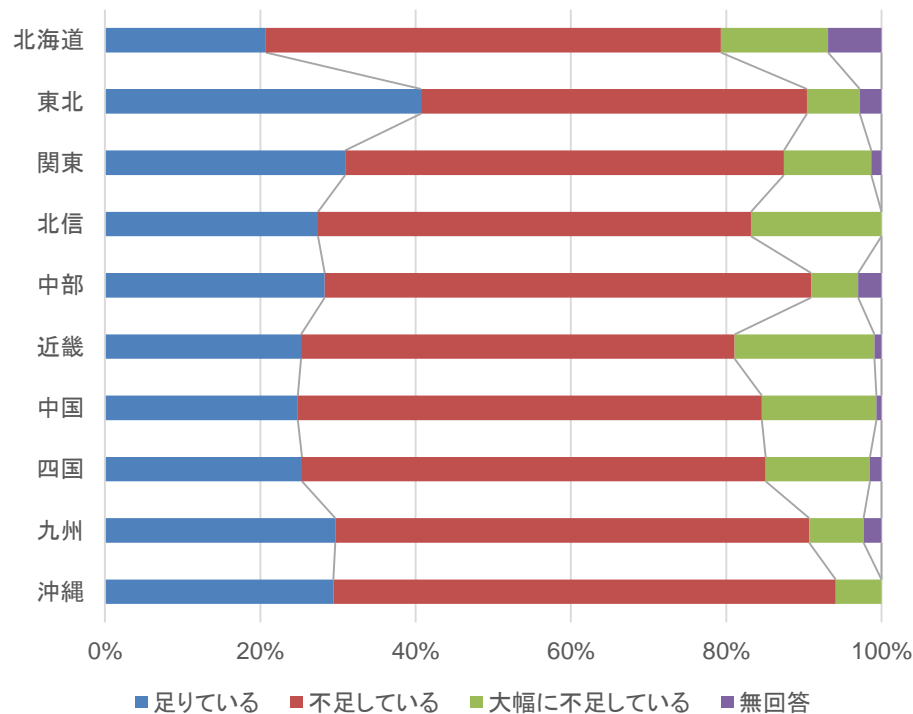
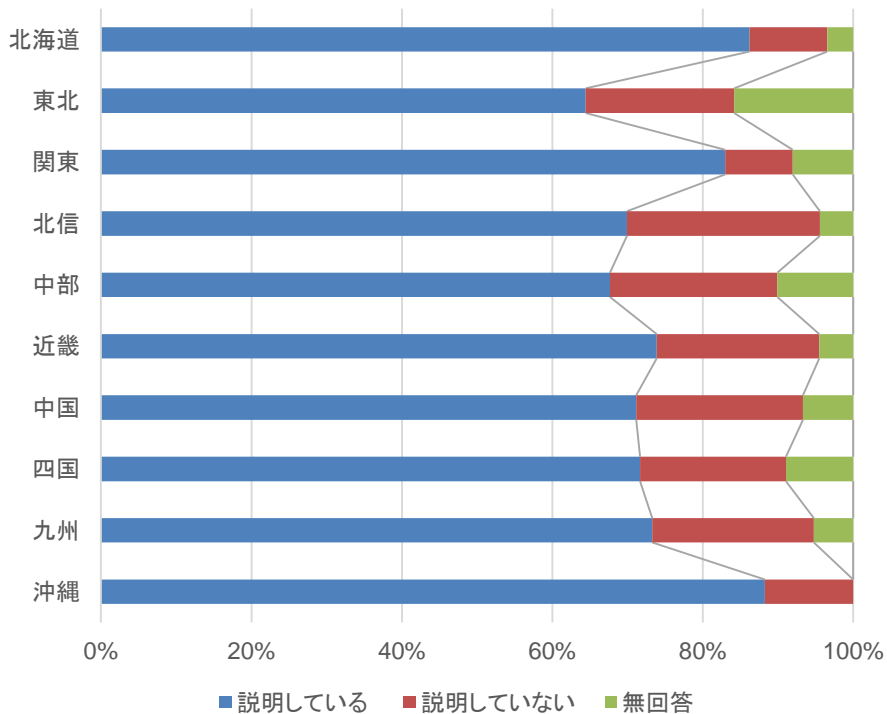
○15%未満の手数料がほとんどであるが、沖縄では15%以上、北海道では30%以上の手数料の割合が高い。

○旅行会社に運賃に安全コストが含まれることを説明についての地域差は少ない。

地域別集計

問4 (2) 貴社の安全運行等の取組みについて、
旅行業者に説明していますか。 n=1,157

問5 (1) 需要に対して運転者は足りていますか。
n=1,157



○北海道・関東・沖縄の旅行会社に安全運行の取組みを説明している割合が高い。
○全国的に運転者は不足傾向であるが、北海道・近畿の割合が高い。