

一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額に対する変更命令
の審査を必要としない範囲の設定要領

第 1. 範囲の設定及び公示

地方運輸局長は、一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の額について、当該地域内の経済状況及び事業者経営状況を勘案した基準額を算出し、この基準額について上限 30%、下限 10% を乗じて 10 円単位に四捨五入した額を変更命令の審査を必要としない範囲として設定し、公示することとする。

第 2. 範囲内の対象となる運賃・料金の考え方

事業者が届出を行う運賃・料金の上限額及び下限額に、当該事業者が適用方にて設定している運賃・料金の割増し及び割引率を適用した運賃・料金を対象とする。

第 3. 範囲の設定方法

- 1 運賃は、時間制とキロ制に区分した上で 1 時間あたり及び 1 キロあたりとして設定することとする。
- 2 交替運転者配置料金は、時間制とキロ制に区分した上で、1 時間あたり及び 1 キロあたりとして設定することとする。
- 3 深夜早朝運行料金及び特殊車両割増料金は、割増し率を設定することとする。

第 4. 範囲等の見直し

- 1 事業者の創意による新たな運賃・料金の届出も想定されることから、当該運賃・料金については、当該地域の市場動向等を勘案し、全国的に考え方を統一したうえで、必要に応じて追加公示を行うこととする。
- 2 本通知適用後において、経済状況の変化又は新たに適用された届出運賃による経営状況、当該地域の市場動向等を踏まえ、原則として 2 年毎、最初にあつては 1 年後、基準となる運賃・料金の額及び第 1. で定める上限及び下限の率、第 3. の割増し率についての見直しを行うこととする。

一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法

第 1. 車種区分

大型車、中型車、小型車の 3 区分とし、区分の基準は次のとおりとする。

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

第 2. 運賃

1. 運賃の種類

運賃の種類は、時間・キロ併用制運賃とする。

2. 運賃の計算方法

運賃は、以下の計算方法により計算した額を合算する。

(1) 時間制運賃

① 出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間（以下「点呼点検時間」という。）として、1 時間ずつ合計 2 時間と、走行時間（出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。以下同じ。）を合算した時間に 1 時間あたりの運賃額を乗じた額とする。

ただし、走行時間が 3 時間未満の場合は、走行時間を 3 時間として計算した額とする。

② 2 日以上にわたる運送で宿泊を伴う場合、宿泊場所到着後及び宿泊場所出発前の 1 時間ずつを点呼点検時間とする。

③ フェリーボートを利用した場合の航送にかかる時間（乗船してから下船するまでの時間）は 8 時間を上限として計算することとする。

(2) キロ制運賃

走行距離（出庫から帰庫までの距離をいい、回送距離を含む。以下同じ。）に 1 キロあたりの運賃額を乗じた額とする。

(3) 運賃計算の基本

① 運賃は、車種別に計算した金額の上限額及び下限額の範囲内とする。

② 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するものとする。

3. 運賃の割引

(1) 身体障害者福祉法、知的障害者福祉法及び児童福祉法の適用を受ける者の団体については 3 割引とする。ただし、2. (3) ①により計算した額の下限額を限度とする。

(2) 学校教育法による学校（大学及び高等専門学校を除く）に通学又は通園する者の団体については 2 割引とする。ただし、2. (3) ①により計算した額の下限額を限度とする。

(3) 2 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、重複して運賃の

割引をしない。

第3. 料金

1. 料金の種類

運送に伴う料金の種類は、深夜早朝運行料金、特殊車両割増料金及び交替運転者配置料金とする。

2. 料金の適用

(1) 深夜早朝運行料金

22時以降翌朝5時までの間に点呼点検時間、走行時間（回送時間を含む）が含まれた場合、含まれた時間に係る1時間あたりの運賃及び交替運転者配置料金の1時間あたり料金については、2割以内の割増を適用する。

(2) 特殊車両割増料金

次の条件を有する車両については、運賃の5割以内の割増を適用することができる。

① 標準的な装備を超える特殊な設備を有する車両。

② 当該車両購入価格を座席定員で除した単価が、標準的な車両購入価格を標準的な座席定員で除した単価より70%以上高額である車両。

(3) 交替運転者配置料金

法令により交替運転者の配置が義務付けられる場合、その他、交替運転者の配置について運送申込者と合意した場合には、地方運輸局長が公示する交替運転者配置料金の上限額及び下限額の範囲内で計算した額を適用する。

第4. 端数処理

(1) 走行距離の端数については、10キロ未満は10キロに切り上げる。

(2) 走行時間の端数については、30分未満は切り捨て、30分以上は一時間に切り上げる。

第5. 旅客より收受すべき運賃・料金及び運賃・料金の表示方法

(1) 運賃の計算方法により算出される運賃と料金を併算した額に消費税法等に基づく税率を乗じ、1円単位に四捨五入した消費税額及び地方消費税の合計額に相当する額を含めた運賃・料金の総額を收受する。

(2) 対外的に示す運賃・料金はそれぞれ消費税額及び地方消費税額を含んだ額を表示する。

第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の求めにより運送以外の経費が発生した場合には、その実費を旅客の負担とする。

貸切バスの公示運賃の見直しについて

～貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視（平 29. 7）の
勧告事項のフォローアップ～

1 該当する勧告（平 29. 7）とその対応状況（平 30. 6、令元. 10）

< 勧告趣旨 >

貸切バスの公示運賃は、安全コストを貸切バス事業者において賄うために必要な水準を維持することが必要。

公示運賃については、定期的に適切に見直すこと。



< 対応状況 >

- 公示運賃に関連して、その要素でもある手数料※₁の支払による実質的な下限割れが問題となったこと※₂から、その対策を優先
- 公示運賃の定期的な見直しについては、上記のように、その一部である手数料の適正化の対策を実施しているところである。

※₁ 貸切バス事業者から旅行者に支払われるもの。「貸切バスの各運行を成立させるに必要な一定数の客を集めるための広告宣伝等の費用であり、貸切バス事業者に代わって客を集めた旅行者がこれを受け取っている。」（国土交通省軽井沢スキーバス事故対策検討委員会（第3回））とされる。

※₂ 国土交通省が平 28. 1 の軽井沢スキーバス事故後に設けた軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の検討が契機。同委員会は、平 28. 6、総合的対策をまとめ、その後、年1回、同対策のフォローアップのための会合を開催している。

2 今般の聴取（令元. 10）後の動き

- 当局から、公示運賃の平 26. 4 改定から5年経過し、公示運賃に影響を与える人件費に関し、この間の給与水準の変動の影響もあり得ることを指摘しつつ、早急な見直しを促した結果、本年中又は来年の年明けに開催を予定している「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」※₃から議論を進め、これを踏まえて、公示運賃の水準に関する検討の基礎となる貸切バス事業者の経費の調査を実施し、その分析結果を踏まえ、所要の措置を講ずるとしている。

※₃ 公示運賃の見直しを含めた適切な運賃の收受等について検討する場

3 当局における対応

- 上記2の取組状況を注視。定期的に報告を求めることとする。

「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視」の勧告に対する改善措置状況

〔○勧告先：国土交通省 ○勧告日：平成29年7月28日 ○回答日：(1回目) 平成30年6月8日 (2回目) 令和元年9月11日 (改善状況は令和元年7月3日現在)〕

1 貸切バス事業者における法令遵守の徹底

主な勧告（調査結果）

- 運送引受書に問題がない場合であっても、請求書等を確認し、運賃の下限割れの把握漏れを防止。悪質事例の共有等を通じた指導の徹底

- 69事業者計712件中、運賃下限割れ運行が46事業者（66.7%）計210件（29.5%）あり → 下限額の半分以下となっている事例も（理由）制度の不知、契約受注のため下限割れを承知で引受け
- 貸切バス事業者からは、運送引受書上の運賃偽装もあり得るとの意見あり

- 公示運賃については、定期的に見直し

- 公示運賃処理要領において、国土交通省は、基準となる運賃・料金の額並びに上限及び下限の率や割増率については、原則として2年ごと、最初にあつては1年後に見直しと規定
- 国土交通省は、公示運賃が安全コストを賄うことができる水準にあるかどうかを検討する必要あり。

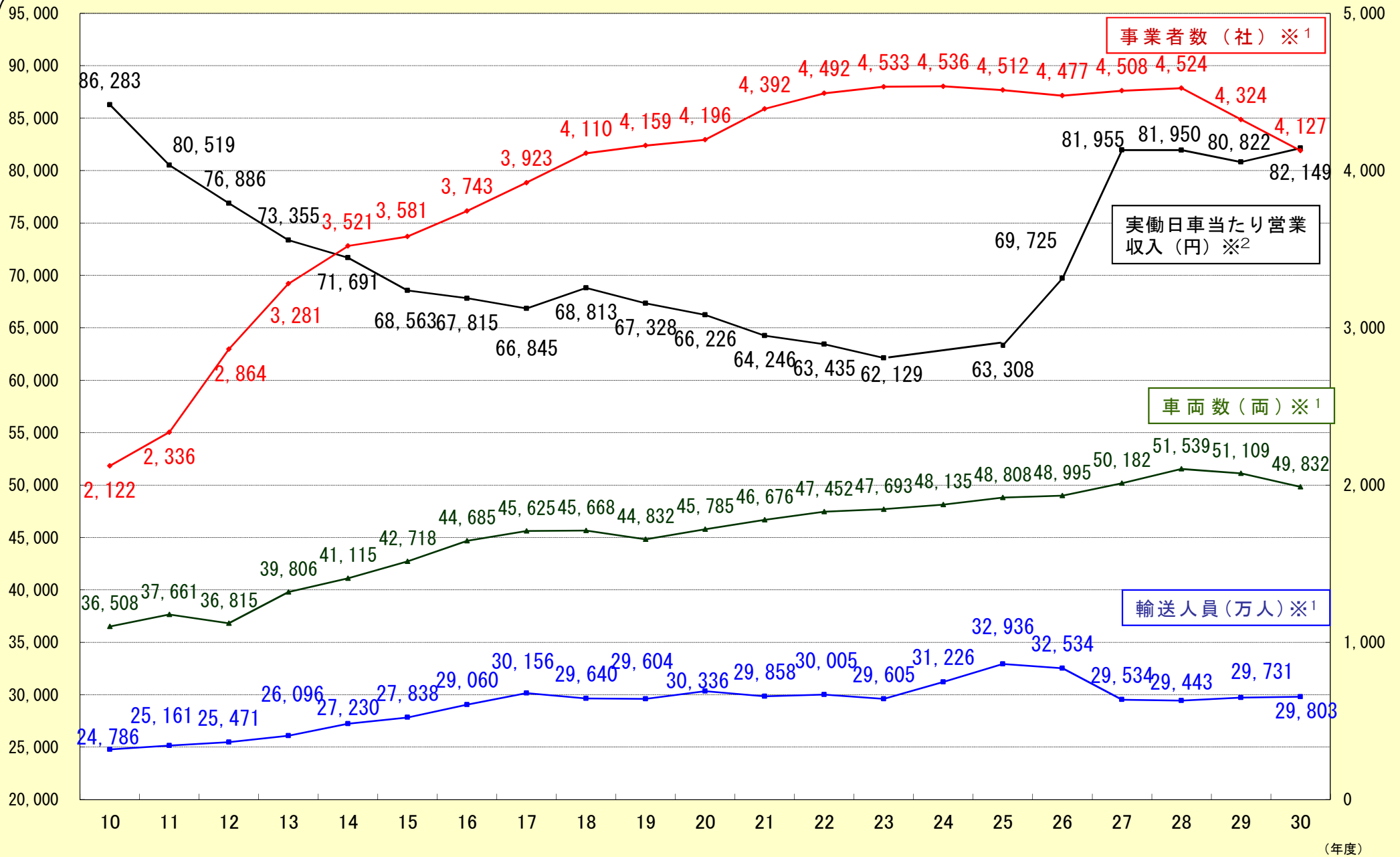
主な改善措置状況

- 国土交通省は、地方運輸局等に対し、監査時等に運送引受書に問題がない場合であっても、請求書等を確認するよう改めて周知
- 国土交通省は、地方運輸局等に対し、悪質な事例を把握した場合、運賃の下限割れ等に係る違反内容や違反事実の確認方法をより詳細に記載し報告するよう指示
- その結果、平成30年度は、地方運輸局等から運賃違反の悪質な事例を含む38件の報告があり、これらについて、平成31年4月に地方運輸局等へ伝達し、情報共有するとともに、地方運輸局等においては、当該情報を参考に、貸切バス事業者に対する監査を実施

＜参考＞ 下限割れ運賃による運行を行う事業者割合
 （届出運賃による取受不可事業者数/調査事業者数）
 新運賃制度直前（平成26年3月まで）：60.9% 平成30年12月：9.4%

- 手数料等の支払いにより実質的な下限割れ運賃となり、安全コストを賄うことができている実態が社会問題化しており、手数料等による実質的な下限割れの防止に向けて、喫緊に取り組む必要
- 令和元年6月に省令及び告示を改正し、手数料等の取引額を明確化し、適切な運賃の収受について対策を実施

貸切バス事業の概況



※1 国土交通省調べ ※2 日本バス協会調べ（24年度の数値については調査対象事業者が異なっているためデータ上記載していない。）

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

議事概要

日時： 令和1年6月3日（月） 14:00～16:15

場所： 中央合同庁舎4号館 共用123会議室

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

（運送需要の減少への対応へのご意見）

- 短距離・短時間の運送は、観光バスではなく幼稚園や養護学校のバスなど二点間輸送のものであるため、旅行会社とは別の対応を考える必要がある。
- 3時間に満たない短時間の運送は、都市部と地方部の運送需要の減少傾向の違いをみる必要がある。
- 地域貢献的な運送の割引があっても良いのではないか。
- 小型中心の中小規模事業者ほど運送需要が減少しているのではないか。また、受注総件数における減少件数の割合を確認する必要がある。
- 旅行商品としては日帰り旅行が確実に減少している。旅行会社では学校関係の修学旅行、遠足などの取扱いが減少している。
- 新運賃制度はこれまで適正な運賃がとれていなかったものをとれるようにしたものであるが、利用者にとっては運賃が上がったという印象しかないため、利用者が納得できる制度にする必要がある。
- 消費者相談について、見積書と精算時の金額に差があり、走ってみないと運賃が分からないことへの相談が目立つ。消費者はまだまだ運賃を理解していないのではないか。
- 当日の配車状況に関わらず、発地から最も近い車庫からの見積を提示している者は存在する。
- 見積もり時と精算時に差額が生じた場合のリスクを誰が負うかについて、整理が必要ではないか。

(運送需要の減少への対応 まとめ)

安全コストを償う原則は堅持した上で、

- 回送運賃について、回送中の渋滞等による見積もり金額等について見直しが考えられないか。
- 出庫前及び帰庫後 1 時間の時間制運賃及び実車の最低単位 3 時間について、見直しが考えられないか。
- 公示運賃の見直しについて、運送需要の減少対応や需要喚起につながる見直しを優先すべき。
- 各業界から新しい需要を取り込むための活性化策をご提案いただくことはよいと思う。

(手数料の収受へのご意見)

- 広告宣伝費を手数料等に含めることは困難ではないか。広告宣伝の実態がないものを広告宣伝費として処理することは不正な会計処理であって運送とは別問題。広告宣伝費を示す必要があるのであれば運送引受書の記載とは別で対応することは可能であり運送引受書とは切り離して考えるべき。
- 広告宣伝費以外にも派遣人員の受入れ、出向者負担金など様々な形があるので旅行会社とバス会社の取引の例示列举をして判断できるようにすること。
- 手数料等の「等」、旅行サービス手配業者（総合案内所）を通じた運送引受書の手数料の記載方法を明確化する必要がある。
- 実費に対する手数料について、高速道路料金にはバス会社と高速道路会社との間で大口割引制度があり、割引制度と手数料との関係性を整理する必要がある。

(手数料の収受のまとめ)

- 運送引受書の記載方法、手数料等の「等」の例示や手数料の支払先の旅行業別の記載方法の明確化。
- 実費に対する手数料について、割引制度と手数料との関係性を整理。
- 旅行会社が安全コストを把握するためのガイドラインの作成。

以 上