

各種検討事項への対応案について

第11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5年12月6日

① 新たな車種区分の検討

② 点呼点検時間及び走行時間における計算ルールの検証

③ 過大な手数料の取り扱いの検討

④ 回送区間における運賃收受の検証

今回のWGにおいて検討する項目

⑤ 新たな年間契約特例の検討

・長期間契約における割引制度のあり方も含めて引き続き検討。

⑥ 実費收受の適正化の検討

【ガイド料について】

- ・標準価格が存在しない自社ガイド料について、実態調査結果（参考資料を参照）を踏まえると、一定の価格水準を定めることは適切ではない（自社で適切に価格設定し、利用者に転嫁すべき）。
- ・また、派遣ガイドについては、約4割の事業者が「利用者に満額転嫁できていない」との結果だったことを踏まえ、ガイド料をきちんと転嫁できるようにするための方策を引き続き検討。

【ガイド料以外の実費】

- ・引き続き、実費が適正に転嫁されているかを確認。

⑦ 遠距離逓減割の検討

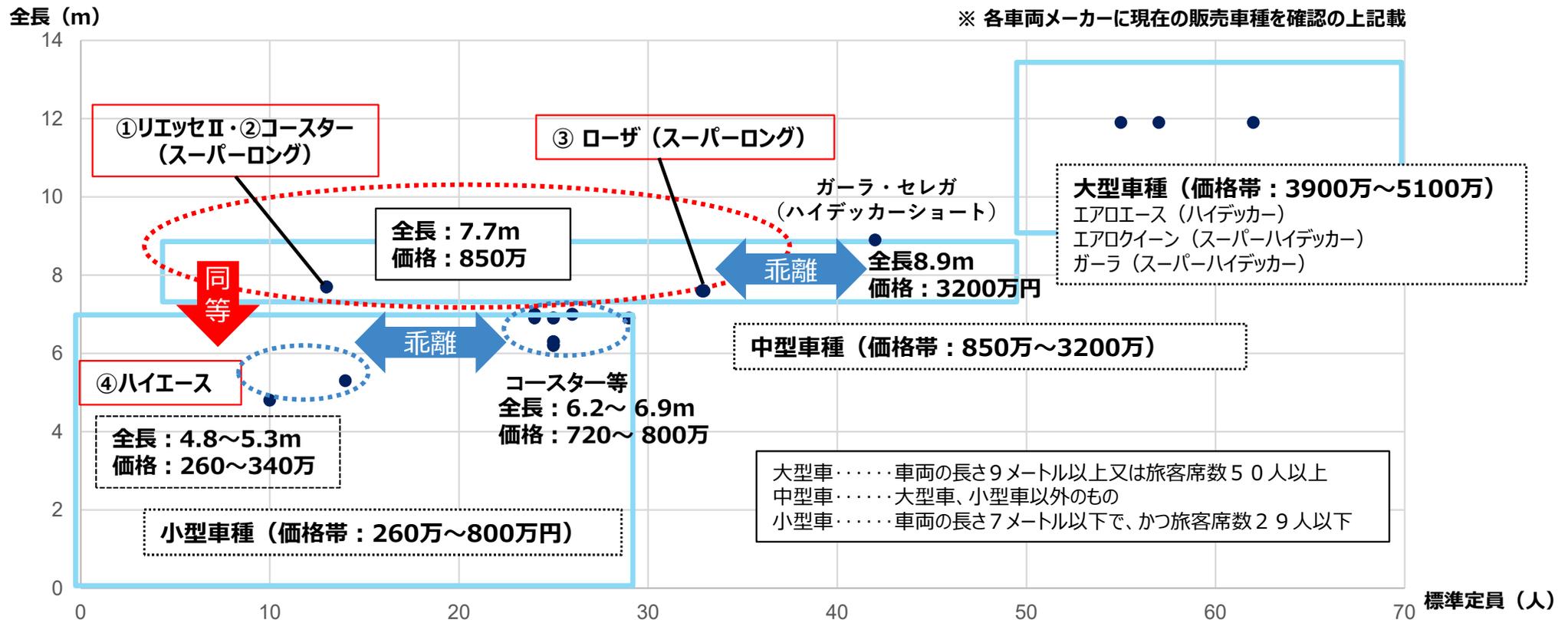
- ・長距離運行における割引制度のあり方も含めて引き続き方向性を検討。

①新たな車種区分の検討(1/2)

【現状の課題】

- 中型区分に属する一部の車両について、車両価格は小型区分相当であるにもかかわらず、車両長や旅客席数がわずかに小型区分から逸脱するため、コストに見合った運賃設定ができないとの声がある。
- 小型区分において、車両価格が異なるいわゆるマイクロバスタイプの車両（コースター等）とバンタイプの車両（ハイエース等）が同じ車種区分となっているため、コストに見合った運賃設定ができないとの声がある。

【販売車両価格調査結果】



【対応案】

- 中型区分のうち、上記①～③の車両については、小型区分と同等の価格帯であり、小型区分に含めることが妥当であると考えられることから、これを可能とするため小型区分の定義を見直す（全長7m以下かつ定員29名以下⇒全長6m以上8m以下かつ定員33名以下）。
- 小型区分のうち、④ハイエースについては、コースター等の価格水準と比較して乖離があることから、原価に応じた適切な車両区分とするために細分化を行う（車両長6m未満かつ旅客席数14人以下の車両を、新たに「通勤用」区分として設定する）。

①新たな車種区分の検討(2/2)

【実態調査内容】

・小型車両の定義について

①車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数15人以上29人以下：**マイクロ**

②車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数14人以下：**コミューター**

・①②それぞれ車両の中で、実働率が最も高い車両一台の直近一事業年度の原価を提出

・マイクロとコミューターにおいて、原価に差が生じる項目のみ提出（例：燃料油脂費）

①マイクロ（一事業年度における一台あたりの費用）（円）

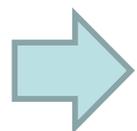
燃料油脂費	384,919
車両修繕費	315,788
減価償却費	655,828
自動車税	27,784
自動車重量税	17,095
自動車損害賠償責任保険料	36,603
車両保険料	104,345
改造費	287,590
計	1,829,952

回答者数：577

②コミューター（一事業年度における一台あたりの費用）（円）

燃料油脂費	290,112
車両修繕費	182,479
減価償却費	475,672
自動車税	26,650
自動車重量税	10,688
自動車損害賠償責任保険料	36,016
車両保険料	103,474
改造費	221,555
計	1,346,646

回答者数：129



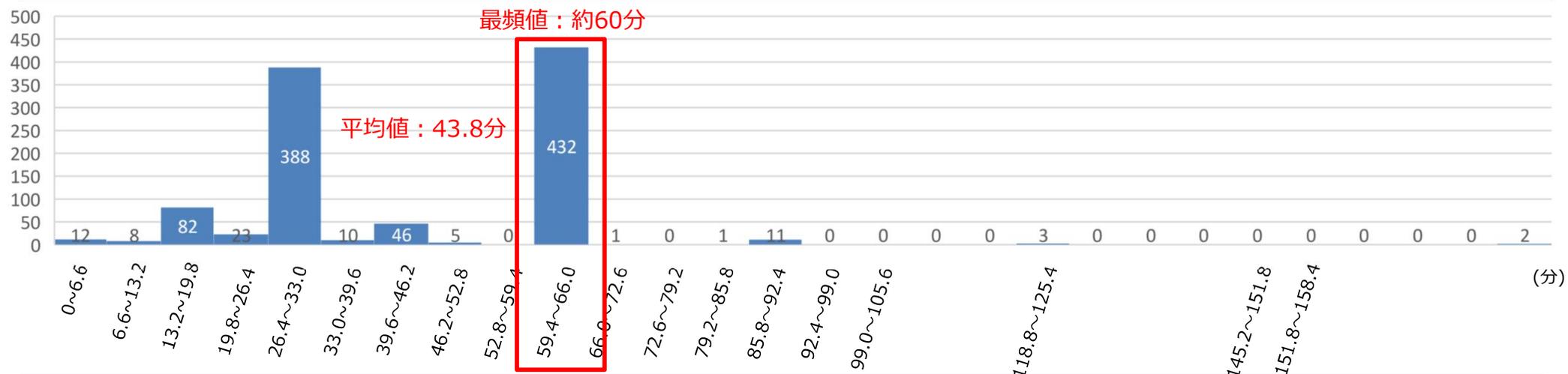
**1,346,646（コミューターの費用） / 1,829,952（マイクロの費用）
= 73.58%（マイクロに対するコミューターの比率）**

【現状の課題】

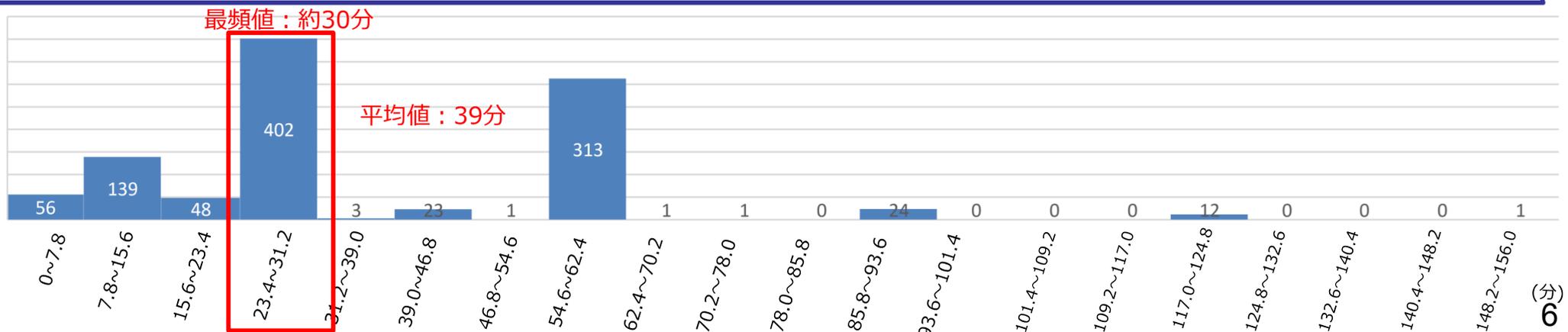
乗務前及び乗務後の点呼点検時間について、現行の「合計2時間」は妥当ではないのではないかとの声がある。

＜点呼点検時間調査結果＞ ※1,034者からの回答

1. 乗務前の点呼・点検時間時間（運転者が出勤※してから出庫するまでの時間）



2. 乗務後の点呼時間（運転者が帰庫してから退勤※するまでの時間）

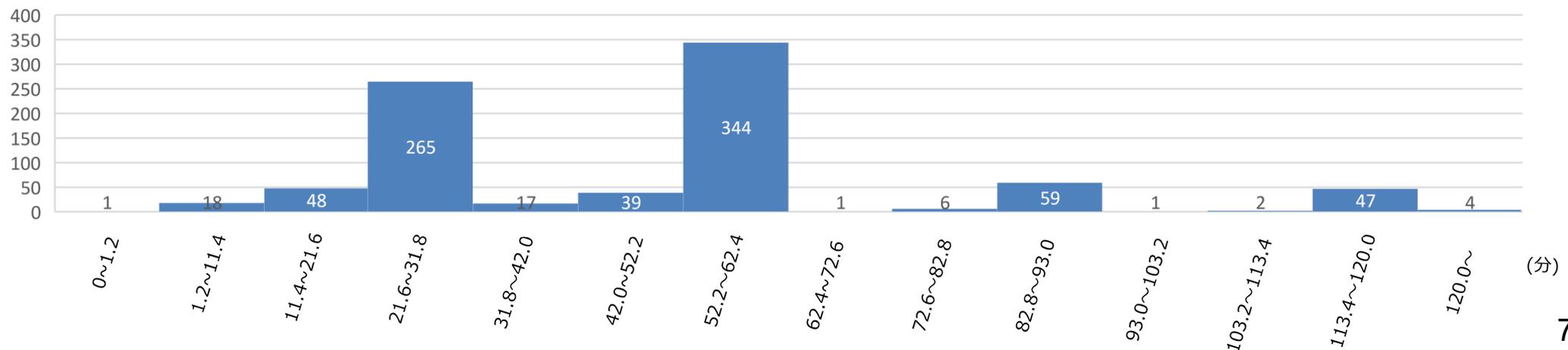


【対応案】

- 乗務前の点呼点検時間については、約60分かかっている事業者が多いため、現状の1時間を維持する。
- 乗務後の点呼点検時間については、約30分と回答している事業者が多い。これは出庫前の点呼点検に比べて、乗務後の点呼点検において法定で実施する事項が少ないためであると考えられる。よって、乗務後の点呼点検時間は30分とする。
- なお、乗務前、乗務後の平均時間の合計を採用したとしても約90分となり、結果として上記と同様の結果となる。

【参考】乗務後点呼に含まれていない作業で運転者が行っている作業、所要時間

主な作業としては、洗車・車内清掃等サービス水準の維持・確保のための作業を実施しているという回答が約85%にのぼる。



③ 過大な手数料の取り扱いの検討

【現状の課題】

- 旅行業者との取引に影響が出ることを恐れ、バス事業者が通報を躊躇うため、通報窓口が活用されない。
- 監査、巡回指導では、手数料等の支払いにより届出運賃の下限額を下回っている運送を調査対象としているため、調査対象が多く、調査開始から行政処分に至るまでの期間が長期に及んでいる。



【対応策を検討するにあたっての前提】

- 貸切バス事業者が旅行業者に支払う手数料は、旅行業者が貸切バス事業者に代わって集客したことに対して、貸切バス事業者が旅行業者に対して支払う対価であり、本来国が介入すべきものではない。
- ただし、「手数料」またはそれに類する名目（例：システム利用料）で、商慣習から大きく逸脱するような手数料を支払っている場合は、実質的に道路運送法第10条の「運賃又は料金の割り戻し」に該当する可能性が高いことから、速やかな調査、行政処分を行う必要がある。



【対応案】

商慣習から大きく逸脱するような手数料（これに類する名目で支払っている費用も含む）を支払っているケースを、運賃又は料金の割り戻し違反に該当する可能性が高いものとして調査対象として絞り込み、速やかに調査、行政処分を行う。

④ 回送運賃の収受方法について

【現状の課題】

- 回送運行中に渋滞等予期せぬ事情により回送運賃が契約時よりも増加した場合、利用者には帰責事由はなく、バス事業者が追加請求することが困難な場合がある。

【対応案】

上記のような場合には追加請求しなくてもよい旨を明らかにする（標準運送約款の改正）

○改正案

「一般貸切自動車運送事業標準運送約款」の一部改正について
（昭和六十二年一月二十三日運輸省告示第四十九号）

新	旧
第1章～第3章（略） 第4章 特殊な取扱い （運賃及び料金の精算） 第19条 当社は、運行行程の変更その他の事由により当該運送に係る運賃及び料金に変更を生じたときは、速やかに精算するものとし、その結果に基づいて、運賃及び料金の追徴又は払い戻しの措置を講じます。ただし、回送区間において、当日の道路状況その他やむを得ない事由により運行時間の変更があった場合には、適用しません。 2～3（略）	第1章～第3章（略） 第4章 特殊な取扱い （運賃及び料金の精算） 第19条 当社は、運行行程の変更その他の事由により当該運送に係る運賃及び料金に変更を生じたときは、速やかに精算するものとし、その結果に基づいて、運賃及び料金の追徴又は払い戻しの措置を講じます。 2～3（略）

※なお、回送部分の運賃収受については、人件費、燃料費等のコストは実車時と同様にかかっていることから、現時点においては回送運行にかかる運賃は現状と同様に収受することとする。

各対応事項の実施時期については以下のとおり。

①新たな車種区分の適用

年度内をめぐりに通達を改正し、希望する事業者に対してはR6.4から新たな車種区分を適用可能にする。

②点呼点検時間の変更

- ・点呼点検時間を90分とすることにより、公示額を算定する際の基礎となる走行時間(点呼点検時間を含む)の値が変わることから、現在の公示額を見直す(1時間あたり4~5%程度の値上げ)。
- ・一方で、利用者保護の観点から、調査の結果確認できた実態を早期に制度に反映する必要があることから、R6.4に通達改正を行う。

※上記①及び②にかかる詳細スケジュールは次ページのとおり

③過大な手数料の取扱い

「商慣習から大きく逸脱する手数料率」の把握方法を早急に検討し、これを踏まえて年度内に現行の過大な手数料率取締りのスキームを見直す。

④回送運賃の収受方法

標準運送約款(告示)を年度内をめぐりに改正。

① 新たな車種区分の適用

- ・新たな車種区分は来年4/1から適用開始。
- ・新たな車種区分の適用を希望する場合には、原則来年3/31までに届出が必要。ただし、従前の車種区分の適用を希望する場合には、次回の運賃改定までの間、経過措置を適用可能。

② 点呼点検時間の変更

- ・点呼点検時間の変更は来年4/1から適用開始。
- ・点呼点検時間の変更を踏まえた公示運賃は来年4/1から適用開始。
- ・点呼点検時間の変更を踏まえた公示運賃の適用を希望する場合には、原則来年3/31までに届出が必要。ただし、運賃の見直しに係る準備・周知期間を考慮し、半年の間、経過措置を設けることとする。

