

## フォローアップ調査の結果

---

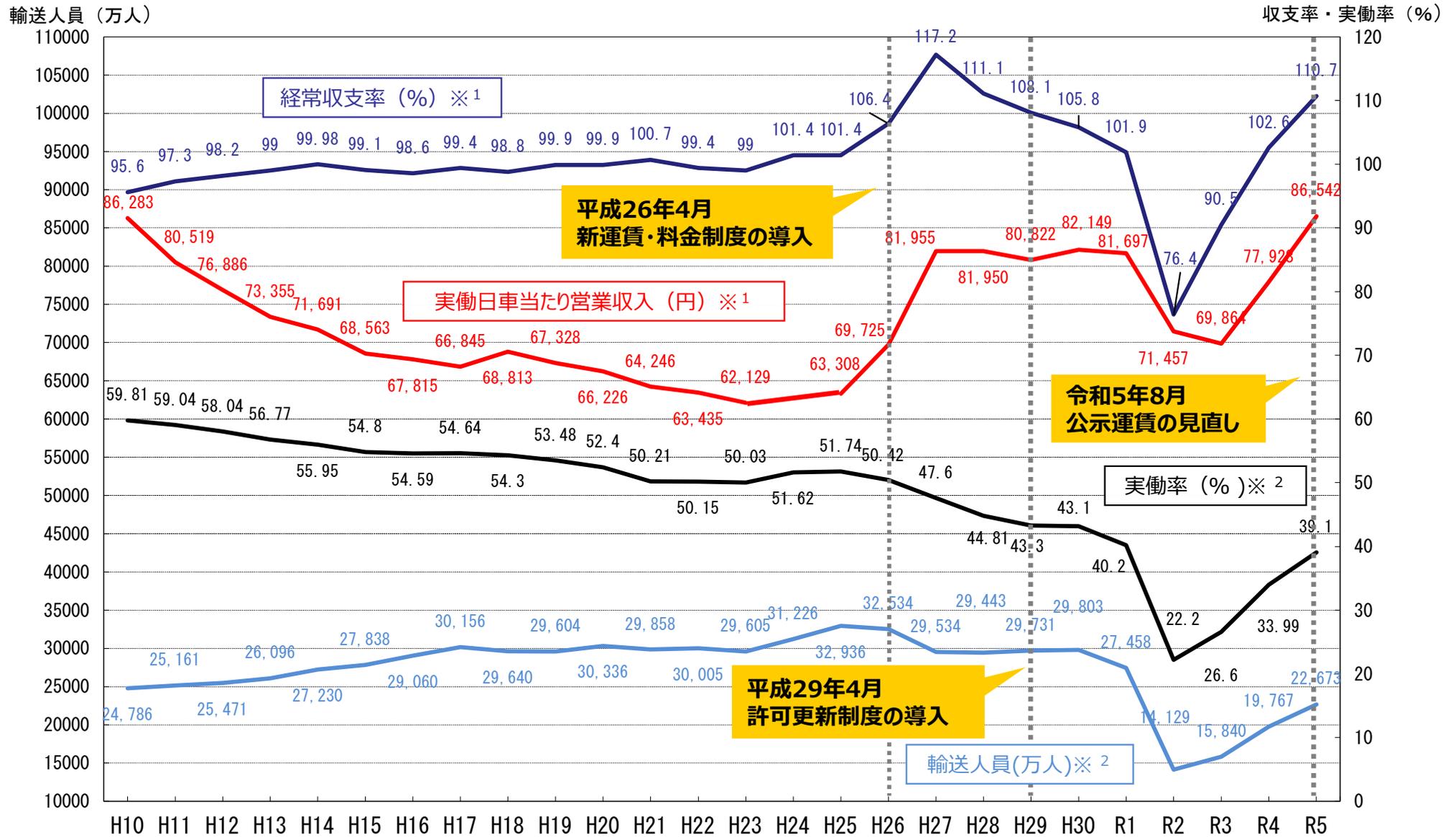
第14回「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」  
フォローアップ会合

令和7年9月22日



# 貸切バス事業者の概況

- 貸切バス事業者の経常収支率は、新型コロナウイルス蔓延前の水準に戻り、経営状況は改善しつつある。
- 貸切バス事業の実働日車当たり営業収入は、令和5年8月の公示方法の見直しと併せて、下限額の引き上げを実施したこと等により改善が見られる。



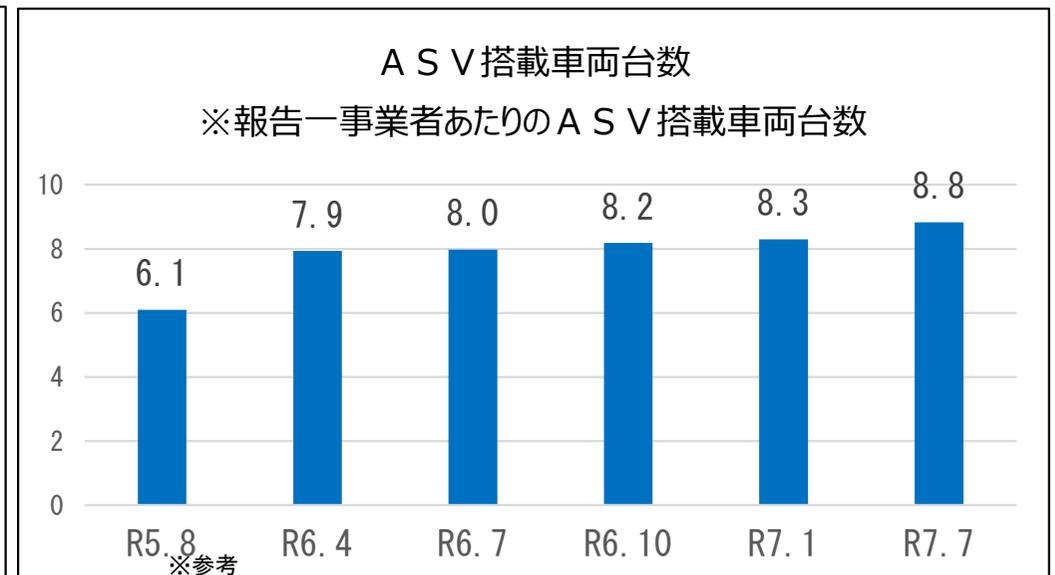
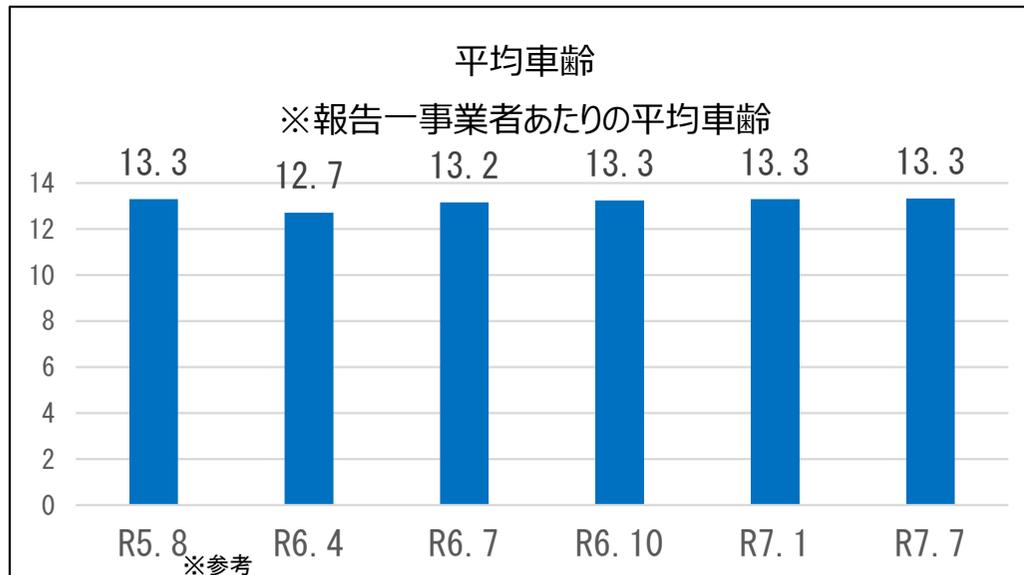
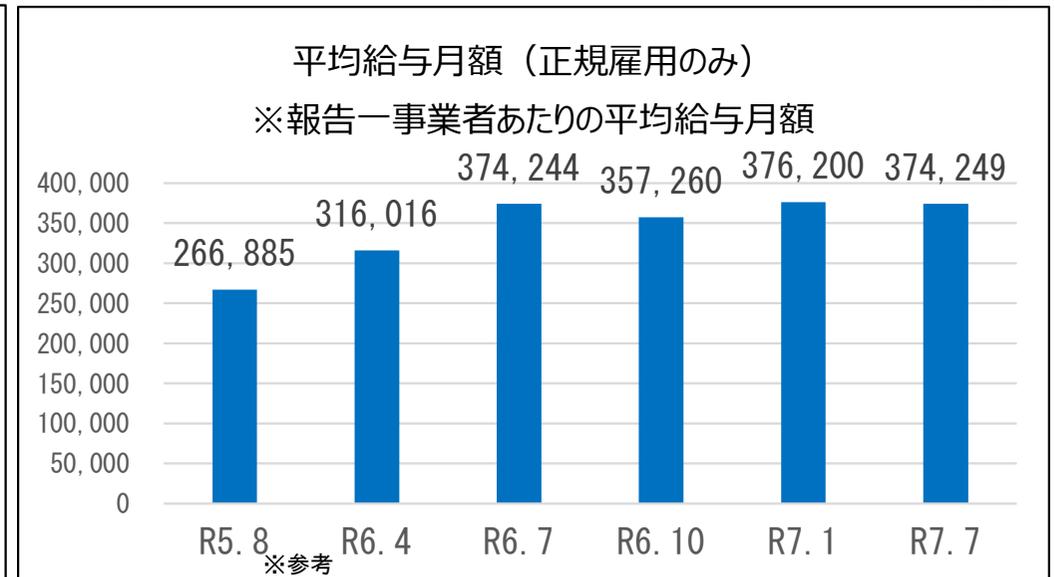
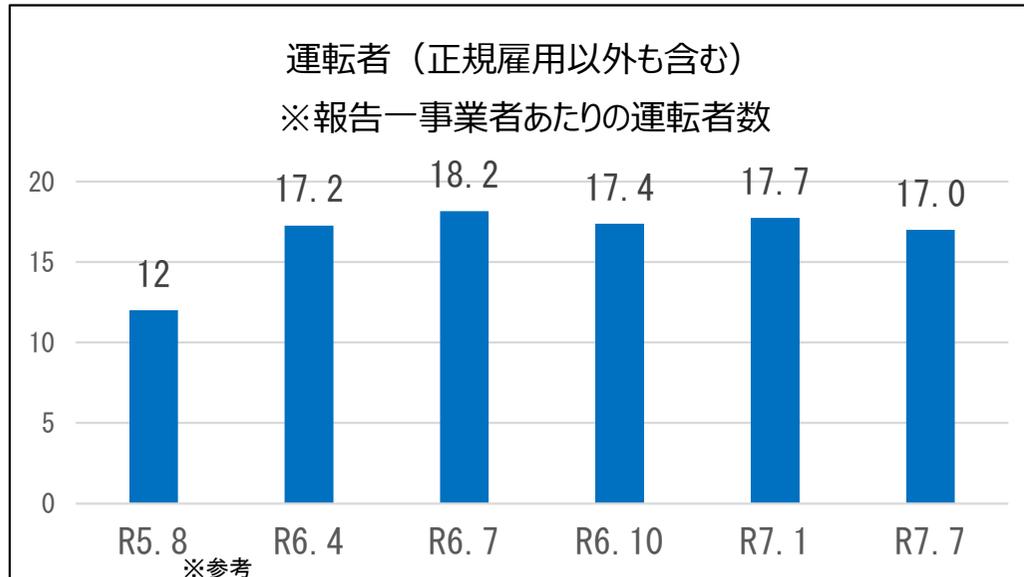
※ 1 日本バス協会調べ（日本のバス事業）（24年度の数値については調査対象事業者が異なるためデータ上記載していない。）

※ 2 国土交通省総合政策局調べ（自動車輸送統計調査）

# 運賃・料金見直し後のフォローアップ調査結果

- 運転者数、平均給与月額平均及び車齢は横ばいとなっている。
- ASV搭載車両台数は増加傾向にある。

N = 258者



※R5.8の運転者数は数字で見る自動車及び一般貸切の許認可等状況調査をもとに算出  
 ※R5.8の平均給与月額、平均車齢、ASVは貸切バス事業者の安全情報報告をもとに算出

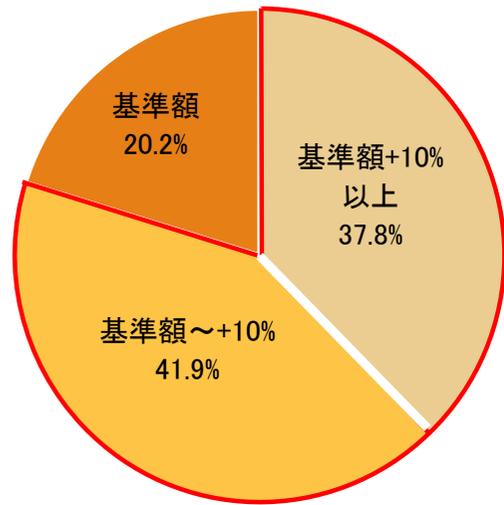
(参考)運賃の収受状況(※日本バス協会による事業者アンケート調査結果)

前回資料抜粋

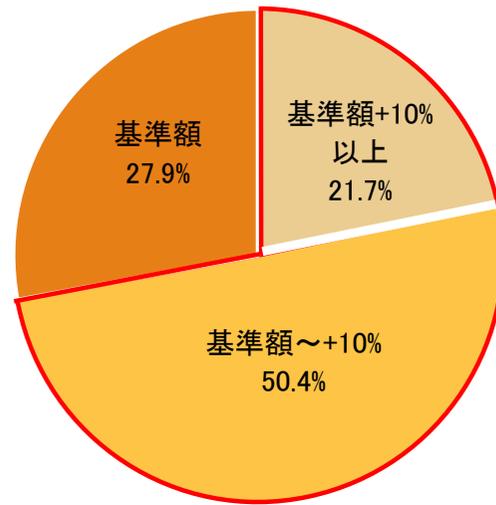
運賃制度見直し前と比較して、基準額よりも高い運賃を収受している。

2024年11月(運賃制度見直し後)の調査結果(n=756事業者)

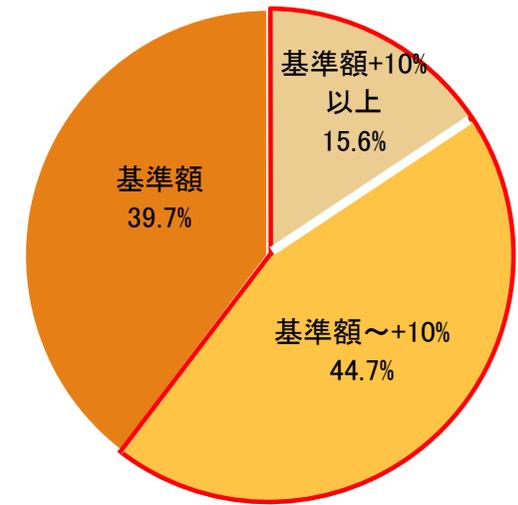
ハイシーズンの運賃



通常期の運賃

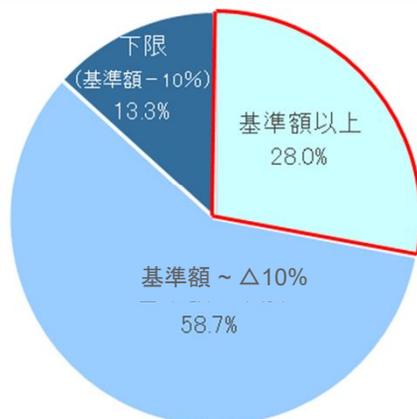


オフシーズンの運賃

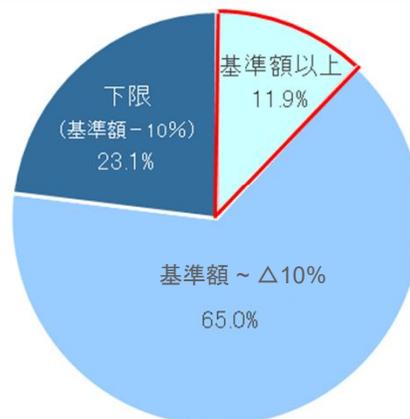


【参考】2023年4月(運賃制度見直し前)の調査結果(n=1,066事業者)

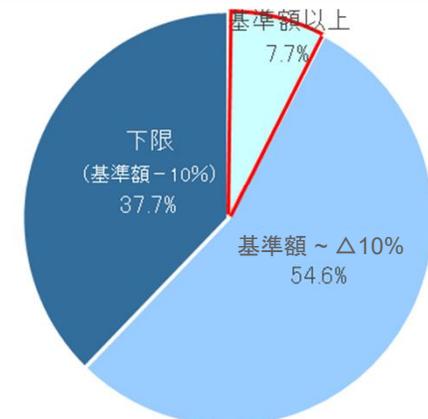
ハイシーズンの運賃



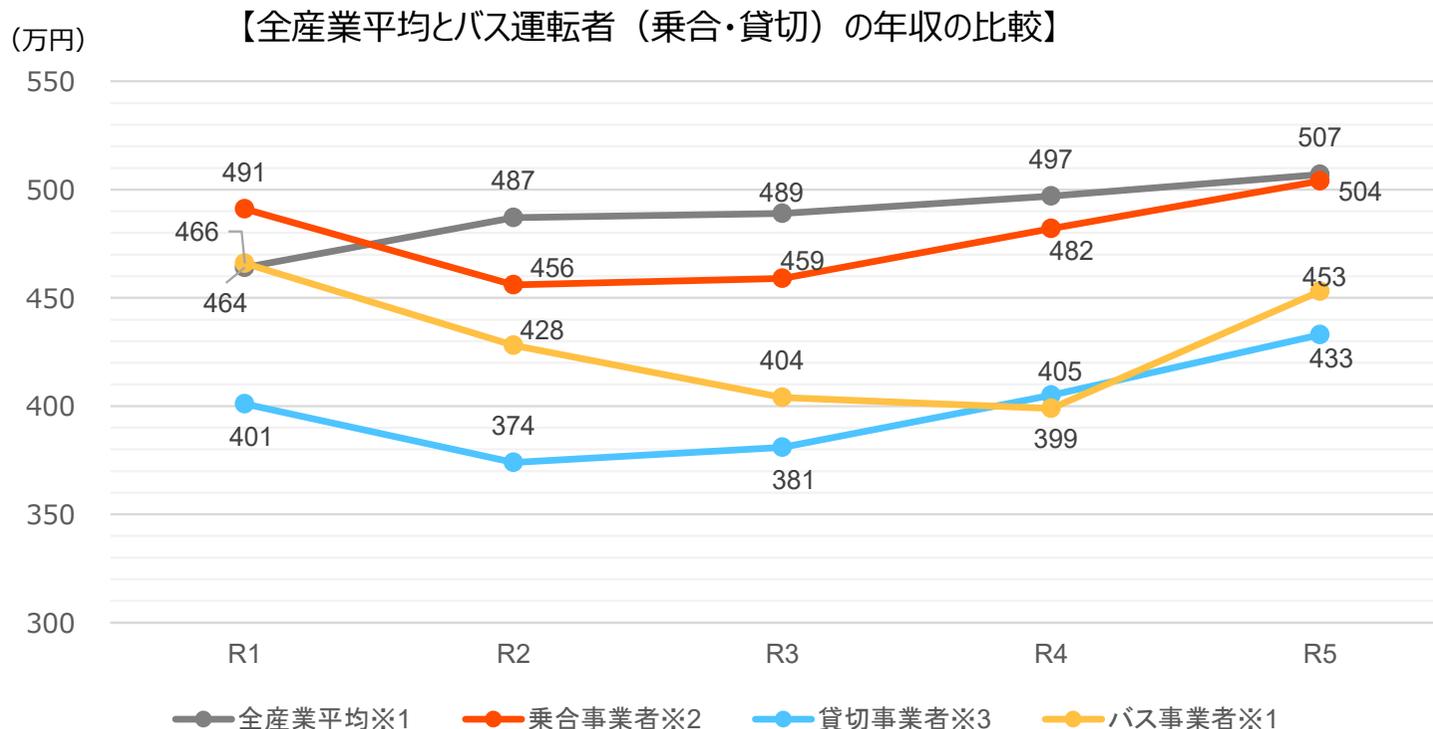
通常期の運賃



オフシーズンの運賃



- 乗合バス運転者の年収は、全産業平均とほぼ同水準にある。
- 貸切バス運転者の年収は、全産業平均及び乗合バス運転者の年収と比較して低い水準にある。



※1 全産業平均及びバス事業者は、厚生労働省の賃金構造基本統計調査を基に算出

※2 乗合事業者は、標準原価報告事業者の要素別原価報告を基に算出

※3 貸切事業者は、標準能率事業者の安全情報報告を基に算出

## 【乗合事業の標準原価報告事業者の要件】

次に掲げる者を除く全事業者

- 運行の様子が路線不定期運行及び区域運行のみを営む事業者
- 高速バス事業、定期観光バス事業又は限定バス事業のみを営む事業者
- 報告対象の乗合バスの実在車両数が、報告対象期間の末日現在において30両未満の事業者
- 離島(北海道、本州、四国、九州、沖縄本島及び淡路島を除く地域)のみに路線を有する事業者

## 【貸切事業の標準能率事業者の要件】

- 運輸局ブロック毎等の平均的な実働率を上回っていること(ただし、実働率が95%以上を超える事業者を除く)
- 自動車の転覆、転落、火災、2人以上の死者を生じさせる事故等、自動車事故報告規則第4条の「速報」を行う必要がある事故を起こしていないこと
- 最近の年度中に譲渡譲受、合併、長期労働争議が行われていないこと
- 兼業部門の営業収入に対する貸切バス事業の収入が50%以上であること
- 保有車両数が6両以上であること