

# 公示運賃の見直しについて

---

第10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6月27日

# 6/12に開催した実務者分科会について

---

- 令和5年3月10日に開催された第9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（以下「運賃WG」という）においては、現行の幅運賃制度を維持するのか、基準額のみを公示する方式に見直すのかについて議論し、第10回運賃WGにおいて結論を得ることとなった。
- 次回運賃WGにおいて、基準額のみを公示する方式に見直す方向で協議が整った場合、短期間で公示運賃が変更されることによる利用者の負担・混乱が生じるおそれがあることから、新運賃の公示に先立って、公示方式のあり方に関して集中的に検討し、望ましい公示方式について一定の方向性を示す。

# 実務者分科会委員

学識経験者	加藤 博和 吉田 樹	名古屋大学 教授 福島大学 准教授
バス業界関係者	宮本 克彦 渡邊 大和 佐久間 洋行 西村 晴成 阿辻 康雄 筒井 秀弥 西山 智彦	東都観光バス(株) 代表取締役 神奈中観光(株) 代表取締役社長 (株)新日本観光自動車 代表取締役 東京バス(株) 代表取締役 ヤサカ観光バス(株) 取締役統括部長 亀の井バス(株) 営業本部営業部長兼鉄輪支店長 (株)イノマタ 代表取締役
旅行業界関係者	前島 正佳 池谷 中 楠木 泰二郎 永守 徹	(株)JTB 仕入商品事業部団体部 団体部長 クラブツーリズム(株) 旅行営業本部 国内仕入戦略部長 琴平バス(株) 代表取締役 新富観光サービス(株) 取締役会長
オブザーバー	稲田 浩二 野浪 健一 菅井 雅昭	(公社)日本バス協会 常務理事 (一社)日本旅行業協会 国内旅行推進部部長 (一社)全国旅行業協会 専務理事
行政関係者	手嶋 一了 北川 功 神宮 秀樹	国土交通省自動車局旅客課 課長補佐 観光庁参事官(旅行振興)付 課長補佐 関東運輸局自動車交通部旅客第一課 課長

# 実務者分科会での検討資料

## 要素別原価等の調査の流れ

### ①標準能率事業者の選定の基礎

平成30年度の一般貸切旅客自動車運送事業輸送実績を基に、運輸局ブロック毎等の平均的な実働率を算定

〈以下の事業者を除く〉

- ・安全運行に欠ける事業者（事故報告規則第4条の「速報」をした者）
- ・最近の年度中に、譲渡譲受、合併、長期労働争議があった事業者
- ・兼業部門の営業収入に対する貸切収入が50%未満の者
- ・保有車両数5両以下の者

1,971者

### ②標準能率事業者の選定

①で算定した実働率を上回る事業者（①で除外した事業者を除く）を各運輸局ブロック等から選定  
その際、実働率が95%以上を超える事業者は除外

818者

### ③要素別原価等の調査

平成30年度における貸切事業収入、要素別原価、走行時間、安全コスト（安全運航経費）、業務改善費用等（令和3年度実績）、貸切事業に係る資本報酬の算定のため、調査票の記入依頼を実施

### ④調査票の分析

原価算定基礎事業者の要素別原価等を算出し、時間・キロ当たりの賃率を算出

230者

## 調査対象事業者数

運輸局	北海道	東北	関東	北信	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
標準能率事業者	61	70	285	49	69	119	34	27	87	15	818
原価算定基礎事業者	17	30	51	19	21	17	12	18	36	9	230

（参考）H26運賃改定時

運輸局	北海道	東北	関東	北信	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
原価算定基礎事業者	7	8	57	15	17	21	8	5	11	6	155

# 新旧公示運賃額(幅運賃) ※速報値

距離：1kmあたり単価  
時間：1時間あたり単価

		北海道				東北				関東				北陸信越				中部			
		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後	
		距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	上限額	170	6,130	<b>180</b>	<b>7,230</b>	200	7,460	<b>220</b>	<b>8,490</b>	170	7,680	<b>210</b>	<b>8,560</b>	170	7,350	<b>200</b>	<b>8,370</b>	160	7,660	<b>180</b>	<b>8,870</b>
	下限額	120	4,250	<b>120</b>	<b>5,010</b>	140	5,160	<b>150</b>	<b>5,880</b>	120	5,310	<b>150</b>	<b>5,930</b>	120	5,090	<b>140</b>	<b>5,790</b>	110	5,310	<b>120</b>	<b>6,140</b>
中型	上限額	150	5,180	<b>150</b>	<b>6,110</b>	170	6,290	<b>190</b>	<b>7,170</b>	150	6,480	<b>180</b>	<b>7,220</b>	150	6,210	<b>170</b>	<b>7,060</b>	130	6,470	<b>150</b>	<b>7,480</b>
	下限額	100	3,580	<b>110</b>	<b>4,230</b>	120	4,360	<b>130</b>	<b>4,960</b>	100	4,490	<b>130</b>	<b>5,000</b>	100	4,300	<b>120</b>	<b>4,890</b>	90	4,480	<b>110</b>	<b>5,180</b>
小型	上限額	120	4,450	<b>130</b>	<b>5,240</b>	140	5,410	<b>160</b>	<b>6,160</b>	120	5,560	<b>150</b>	<b>6,200</b>	120	5,330	<b>140</b>	<b>6,070</b>	110	5,550	<b>130</b>	<b>6,430</b>
	下限額	90	3,080	<b>90</b>	<b>3,630</b>	100	3,740	<b>110</b>	<b>4,260</b>	80	3,850	<b>110</b>	<b>4,290</b>	90	3,690	<b>100</b>	<b>4,200</b>	80	3,850	<b>90</b>	<b>4,450</b>

		近畿				中国				四国				九州				沖縄			
		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後	
		距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	上限額	170	8,660	<b>200</b>	<b>9,610</b>	210	7,230	<b>240</b>	<b>8,220</b>	140	7,300	<b>180</b>	<b>8,290</b>	150	6,910	<b>190</b>	<b>8,230</b>	250	5,870	<b>260</b>	<b>6,800</b>
	下限額	120	5,990	<b>140</b>	<b>6,650</b>	150	5,010	<b>170</b>	<b>5,690</b>	100	5,050	<b>130</b>	<b>5,740</b>	100	4,790	<b>130</b>	<b>5,700</b>	170	4,060	<b>180</b>	<b>4,710</b>
中型	上限額	150	7,310	<b>170</b>	<b>8,110</b>	180	6,100	<b>210</b>	<b>6,930</b>	120	6,160	<b>160</b>	<b>7,000</b>	130	5,830	<b>160</b>	<b>6,950</b>	210	4,960	<b>220</b>	<b>5,740</b>
	下限額	100	5,060	<b>120</b>	<b>5,610</b>	130	4,230	<b>140</b>	<b>4,800</b>	90	4,260	<b>110</b>	<b>4,850</b>	90	4,040	<b>110</b>	<b>4,810</b>	150	3,430	<b>150</b>	<b>3,980</b>
小型	上限額	120	6,280	<b>150</b>	<b>6,960</b>	150	5,240	<b>180</b>	<b>5,950</b>	100	5,290	<b>130</b>	<b>6,010</b>	110	5,010	<b>140</b>	<b>5,970</b>	180	4,260	<b>190</b>	<b>4,930</b>
	下限額	90	4,340	<b>100</b>	<b>4,820</b>	110	3,630	<b>120</b>	<b>4,120</b>	70	3,660	<b>90</b>	<b>4,160</b>	80	3,470	<b>90</b>	<b>4,130</b>	120	2,950	<b>130</b>	<b>3,410</b>

参考：大型車の下限運賃で実際の運行に当てはめた場合の値上率  
例 走行距離：190km 時間：5時間（点検点呼時間含む）

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
10%	11%	17%	15%	13%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
13%	13%	19%	23%	11%

# 新旧公示運賃額(基準運賃) ※速報値

距離：1kmあたり単価  
時間：1時間あたり単価

	北海道				東北				関東				北陸信越				中部			
	現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	130	4,720	<b>140</b>	<b>5,570</b>	160	5,730	<b>170</b>	<b>6,530</b>	130	5,900	<b>160</b>	<b>6,580</b>	130	5,660	<b>150</b>	<b>6,440</b>	120	5,900	<b>140</b>	<b>6,820</b>
中型	110	3,980	<b>120</b>	<b>4,700</b>	130	4,840	<b>150</b>	<b>5,520</b>	110	4,990	<b>140</b>	<b>5,560</b>	110	4,780	<b>130</b>	<b>5,430</b>	100	4,980	<b>120</b>	<b>5,760</b>
小型	100	3,420	<b>100</b>	<b>4,030</b>	110	4,160	<b>130</b>	<b>4,740</b>	90	4,280	<b>120</b>	<b>4,770</b>	100	4,100	<b>110</b>	<b>4,670</b>	90	4,280	<b>100</b>	<b>4,940</b>

	近畿				中国				四国				九州				沖縄			
	現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後		現行		変更後	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	130	6,660	<b>160</b>	<b>7,390</b>	170	5,570	<b>190</b>	<b>6,320</b>	110	5,610	<b>140</b>	<b>6,380</b>	110	5,320	<b>140</b>	<b>6,330</b>	190	4,510	<b>200</b>	<b>5,230</b>
中型	110	5,620	<b>130</b>	<b>6,240</b>	140	4,700	<b>160</b>	<b>5,330</b>	100	4,730	<b>120</b>	<b>5,380</b>	100	4,490	<b>120</b>	<b>5,350</b>	170	3,810	<b>170</b>	<b>4,420</b>
小型	100	4,820	<b>110</b>	<b>5,360</b>	120	4,030	<b>140</b>	<b>4,580</b>	80	4,070	<b>100</b>	<b>4,620</b>	90	3,860	<b>100</b>	<b>4,590</b>	130	3,280	<b>140</b>	<b>3,790</b>

参考：大型車の基準額で実際の運行に当てはめた場合の値上率（試算）

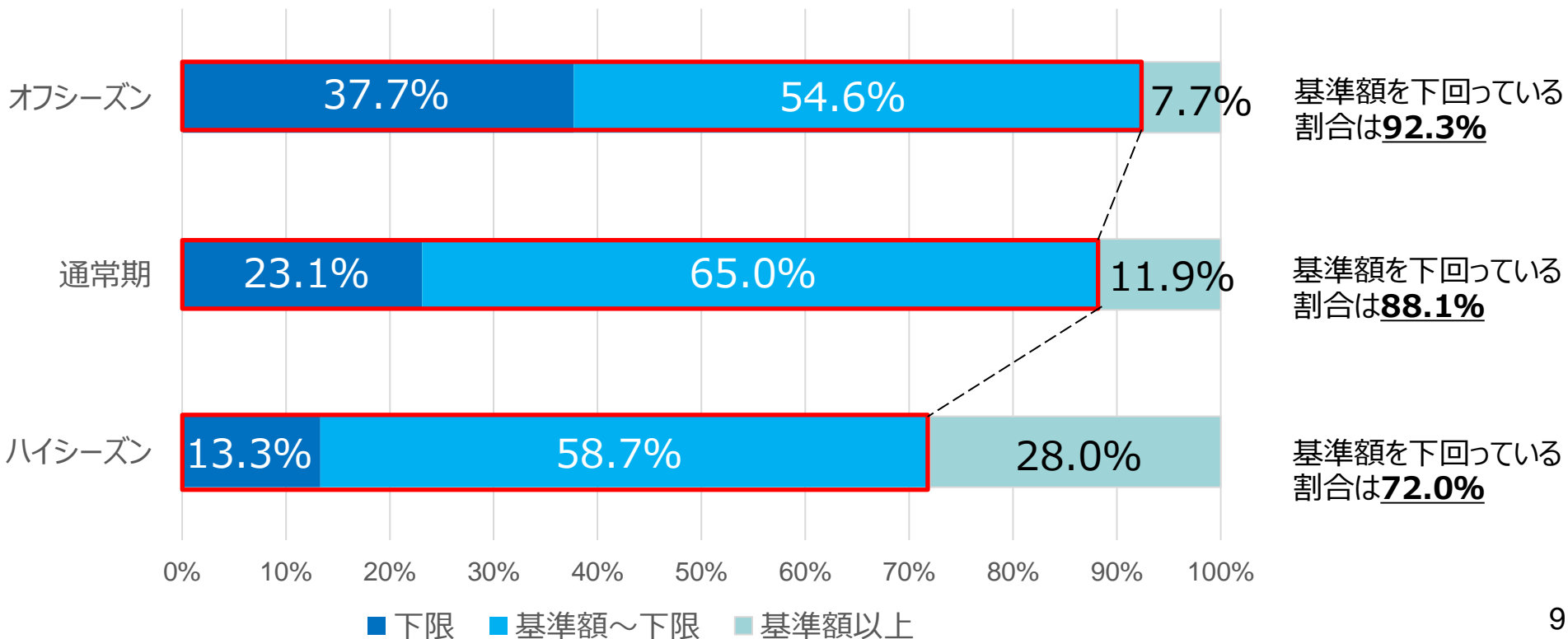
例 走行距離：190km 時間：5時間（点検点呼時間含む）

<b>北海道</b>	<b>東北</b>	<b>関東</b>	<b>北陸信越</b>	<b>中部</b>
14%	11%	16%	14%	16%
<b>近畿</b>	<b>中国</b>	<b>四国</b>	<b>九州</b>	<b>沖縄</b>
15%	13%	18%	22%	10%



- 各都道府県のバス協会を通じて会員の貸切バス事業者<sup>1</sup>に運賃や各制度に関するアンケートを行い、**1066事業者から回答**を受領。
- 運賃の収受状況は、ハイシーズンでも基準額を下回った金額での契約が約7割を占め、通常期でも約9割が基準額を下回った金額での契約との回答であった。

## 各シーズンにおける運賃額

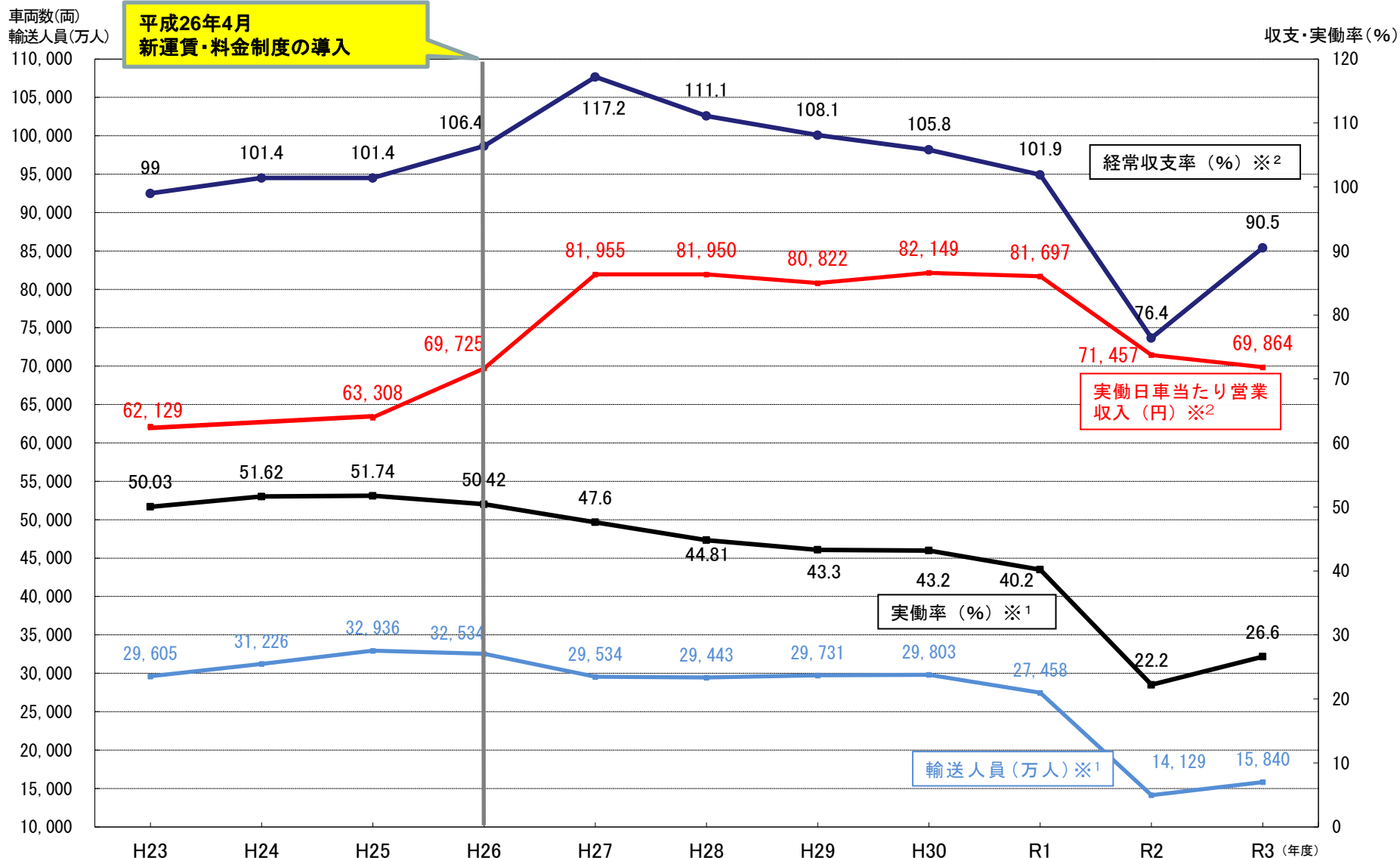


# 幅運賃制度の見直しについて(再提案)

- 前回WGにおける議論及び日本バス協会実施のアンケート結果を踏まえると、
  - 深刻な運転者不足の解消や、良質な運転者の継続的な確保等を通じた安心・安全の確保に向けて、貸切バス事業者の収入基盤を改善することの必要性が高まっている。
  - 日本バス協会が対象事業者を拡大して実施したアンケート結果を踏まえると、ハイシーズンであっても基準額以下での契約が約7割を占めており、前回の運賃WGにおける複数の委員からの「基準額以下に張り付いている」というご意見は、大宗の貸切バス事業者の現状を反映していると考えることが妥当と考えられる。
- このことから、現行の公示運賃の基となっている、需要の繁閑によって収受運賃に変化が生じるという想定どおりに取引がなされていない状態になっていると考えられる。

## 【見直しの方向性】

- 新たに公示する運賃は基準額のみとする。  
※基準額を下回る運賃を届け出る場合は、従前どおり、変更命令の対象となるかどうかについて調査を行う。
- 新たに公示する運賃は、基準額を「下限額」と称して公示することとする。  
※なお、本資料中においては、上記を除いて下限額は幅運賃制度における下限額を表す。
- 届出にあたって上限額の設定は必須とするが、その額は事業者が任意に決定する。



※1 国土交通省調べ ※2 日本バス協会調べ (24年度の実働日車当たり営業収入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。)

# 基準額のみでの公示に当たっての論点と対応方針

基準額のみでの公示とすることによって、需給バランスに基づく値付けができなくなることによるバス離れや、事業者間の競争原理が働かなくなることがないようにする必要があるのではないか。

- 基準額のみでの公示にすることとした場合であっても、バス事業者が自社の原価に基づき独自の運賃を適用することも可能。
- 今後定期的に運賃の見直しを行うことによって、バス事業者が自社の原価を把握することが当たり前になっていくと考えられることから、多様な運賃設定による多様なサービスが提供されるようになることが期待される。

運送引受書への基準額の記載をどうするかを検討する必要があるのではないか。

- 現状においても貸切バスの運賃の仕組みについて知らない利用者も多いと思われる。
- そのような利用者からも安全を確保するうえで必要な運賃を確実に収受できるようにするために、引き続き運送引受書には基準額を記載することとする。

貸切バス事業者の運転者の確保状況や安全投資の状況をフォローアップする必要があるのではないか。

- 国土交通省において貸切バス事業者の安全情報（運転者の平均給与月額の水準や、安全装置の導入状況）を公表している。
- これを活用して、運転者の平均給与水準や安全投資の状況を定期的に利用者にとってわかりやすく公表する。

新制度に移行するにあたっては、経過措置を設ける必要があるのではないか。

- 現行運賃への移行時は、新運賃の公示から概ね3か月の間に全ての事業者に対して改めて運賃の届出を行うことを求めた。
- また、既に契約済みの運行については従前の運賃を適用することとし、運送申込書の備考欄に従前の運賃を適用した旨を記載することとしていた。
- 今回も基本的には同様の流れとするが、速やかな新公示運賃への移行を促すべく新運賃の届出は30日とする。

# (参考)貸切バス事業者の安全情報

○貸切バス事業者が公表すべき輸送の安全にかかわる事項（安全情報）について、国への報告を義務付け。

国は当該情報を平成28年12月からホームページで公表。

○ホームページにおいて、セーフティバスの取得状況、行政処分歴などから事業者を検索できる機能を平成31年3月に追加。  
URL:<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/bus/cgi-bin/search.cgi>

## ○貸切バス事業者の情報

- ・事業者名
- ・設立年度
- ・営業所の名称・所在地
- ・事業者団体の加入・非加入
- ・貸切バス事業者安全評価認定  
(★、★★、★★★、なし)

## ○保有車両の情報（大型、中型、小型の別）

- ・保有車両数（両）
- ・車齢（年）（最新車齢、最古車齢）
- ・ドライブレコーダー搭載車両導入率（%）
- ・デジタル式運行記録計搭載車両導入率（%）
- ・先進安全技術搭載車両（ASV）導入率（%）

## ○運行管理・整備管理体制の情報

- ・運行管理者数（人）
- ・整備管理者数（人）

## ○運転者の情報

- ・運転者数（人）
- ・現在会社勤続平均年数（年）
- ・平均給与月額の水準（A, B, C, D）  
運輸局ブロック別の報告事業者平均給与月額を基準額と比較して、  
A：基準額と同額以上  
B：基準額と同額未満からマイナス10%以上  
C：基準額からマイナス10%未満からマイナス20%以上  
D：基準額からマイナス20%未満

## ○事故・違反歴等（過去3年間）

- ・事故件数（件）（走行10万台キロ当たりの重大事故件数）
- ・行政処分（日車）

## ○外部機関による安全チェックの活用

- ・地方バス協会の適正化コンサルティング（○、×）  
（過去3年間）
- ・民間認定機関の運輸安全マネジメント評価（○、×）  
（過去3年間）

### 貸切バス事業者の安全情報の検索条件を指定してください

安全情報報告年度	<input type="text" value="平成30年度"/>
営業所の所在都道府県	<input type="text" value="全て"/>
事業者団体への加入状況	<input type="checkbox"/> 加入事業者
貸切バス事業者安全性評価認定	<input type="checkbox"/> ★★★ <input type="checkbox"/> ★★ <input type="checkbox"/> ★
保有車両の区分	<input type="radio"/> 大型 <input type="radio"/> 中型 <input type="radio"/> 小型 <input checked="" type="radio"/> 選択なし
行政処分歴	<input type="checkbox"/> 処分歴なし
事業者名	<input type="text"/>



## 貸切バス事業者の安全情報検索

[Click!](#)

### ○利用上の注意

安全情報は事業者の事業年度末時点の情報ですので、ご利用時点では情報が変更となっている場合があります。最新の情報を確認したい場合は、直接貸切バス事業者にご確認をお願いいたします。  
**掲載されていない事業者は国に報告をしていない者です。**

<参考> 国土交通省HP

<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/bus/index.html>

# 実務者分科会での主なご意見

- ハイシーズンでも28%しか基準額以上で運賃を収受できていないということは、平均すれば基準額以下となっており、ほとんどの契約において原価ラインを割り込んでいると考えられる。
- 旅行において安全面に対する利用客の思いも強くなっており、バス会社がどういう姿勢でビジネスをしているのかをわかるようにすることが国に求められているところであり、バス会社が安全投資に係る価格を転嫁する理由づけになるのではないか。
- 旅行会社の立場でも、一定程度利益水準を保てるような基準額（下限額）の設定は必要だと思う。付加価値の競争力がついてきたときには、その在り方について議論することも必要になってくるのではないか。
- 上限のキャップをすることはバス会社の新しい価値にキャップをしてしまう。ニーズを踏まえた価格設定を可能にし、しっかり利益を生み出して社員に還元したり新しいサービスを生み出す原資にしていくことが重要である。
- 上限額の設定は各バス事業者の経営戦略に基づいて設定することで、また、下限額については原価計算をして独自の額を設定することで、より経済学的な論理に近づいた姿になっていくのではないか。
- 稼働率が上がらない原因は乗務員不足。今回の運賃値上げにより運転者の給与をあげ、しっかりと運転者を確保していきたい。
- 基準額以下の額での契約が多くなっているのは貸切バスの供給が過剰になっているからではないか。「基準額」のみの公示とすると、「国が利潤を保証してくれる」と捉えられ、さらに参入が増えて競争が激化するのではないか。
- 公示運賃額の一覧を見ると、地域間の最低賃金差と比較すると違和感をおぼえる地域がある。

# 次回の公示運賃の見直しについて



# 次回の公示運賃の見直しについて

- 次回の公示運賃の見直しにおいては、
  - 新型コロナ後の需要回復状況
  - 2024年（令和6年）4月から適用開始となる新改善基準告示への対応状況を反映させる必要がある。
- 次回の公示運賃の見直しは、2024年度（令和6年度）の原価を対象に、2025年（令和7年）秋頃に行う。

（大まかなスケジュール案）

2025年7月頃	原価調査開始
9月頃	査定作業
10～11月頃	新運賃公示

## 【バス業界へのお願い】

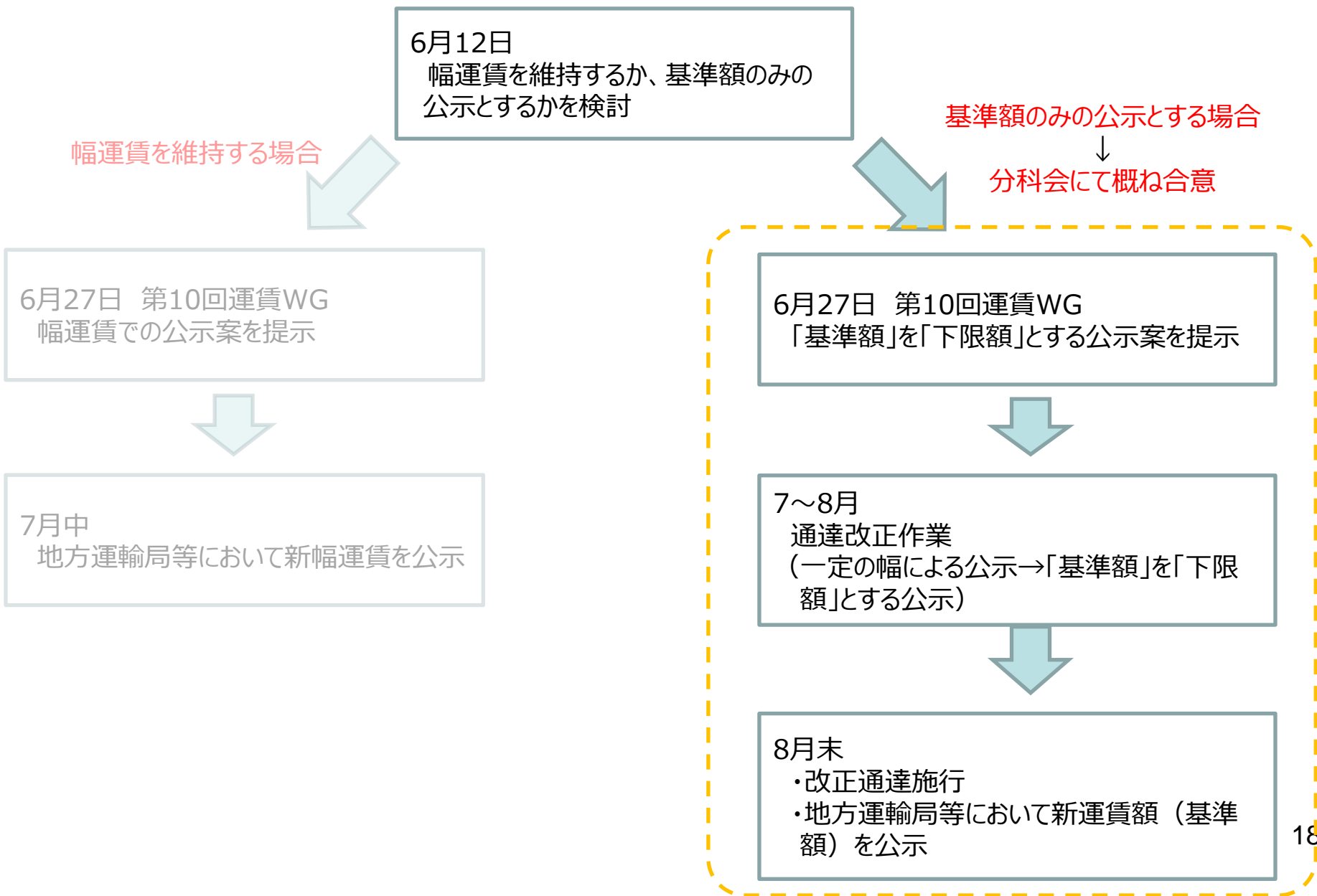
- 次回の運賃改定においては、現状の運賃ブロックの範囲の適切性を見極める必要があると考えているところ、そのためにはより多くの事業者の原価調査結果を収集し、地域ごとの原価構成や特性等について実態を把握する必要があります。
- また、より地域の実態を反映するためには、一定数以上の事業者の原価調査結果を確保する必要があるため、必要数の原価調査結果が集まらないブロックの運賃は据え置くことを検討しております。
- バス業界におかれましては、今年度からより精緻な原価把握に務めていただきますようお願いいたします。



# 新運賃公示までの進め方

---

# 実務者分科会開催後の進め方



# 今後の運賃WGの進め方について

---

# 今後の運賃WGでの検討事項

## フォローアップ<sup>o</sup>会合にて検討予定の項目

### ① 運輸局公示運賃・料金額の見直し

済

- ・貸切バス事業者の要素別原価を調査し、現在の経済状況及び経営状況を踏まえた金額に見直す（現行額はH26年に公示）

### ② 幅運賃制の見直しの検討

済

- ・上下限額を届出し、その範囲内で金額を決定する幅運賃制の見直しを検討する

### ③ 新たな車種区分の検討

- ・小型車の細分化については、バス事業者の意見を踏まえて検討する。検討にあたっては一般的な貸切バスとロケバスとの違いを勘案する。
- ・また、細分化した車種区分の運賃を算定するための原価調査方法を検討する。

### ④ 点呼点検時間及び走行時間における計算ルールの検証

- ・点呼点検時間について実態調査を行い、実態を踏まえた時間の設定を検討する。

### ⑤ 回送区間における運賃收受の検証

- ・回送区間における運送について実態調査を行い、実態を踏まえて回送区間における運賃收受のルールを整理する。

### ⑥ 交替運転者配置料金の取扱いの整理

- ・交替地点への運転者派遣等、ツーマン運行時において運転者が同乗しない場合であっても、同乗したものとして料金を收受する旨を明確化する。

### ⑦ 新たな年間契約特例の検討

- ・年間契約額の算定基礎となる数値の最新化を行うとともに、複数の年間契約の「かみ合わせ運行」が現状でも可能であることを明確化する。

バス事業者への実態調査等を実施したうえで、見直しの方向性が見えてきた段階で次回運賃WGの開催（年内に実施）