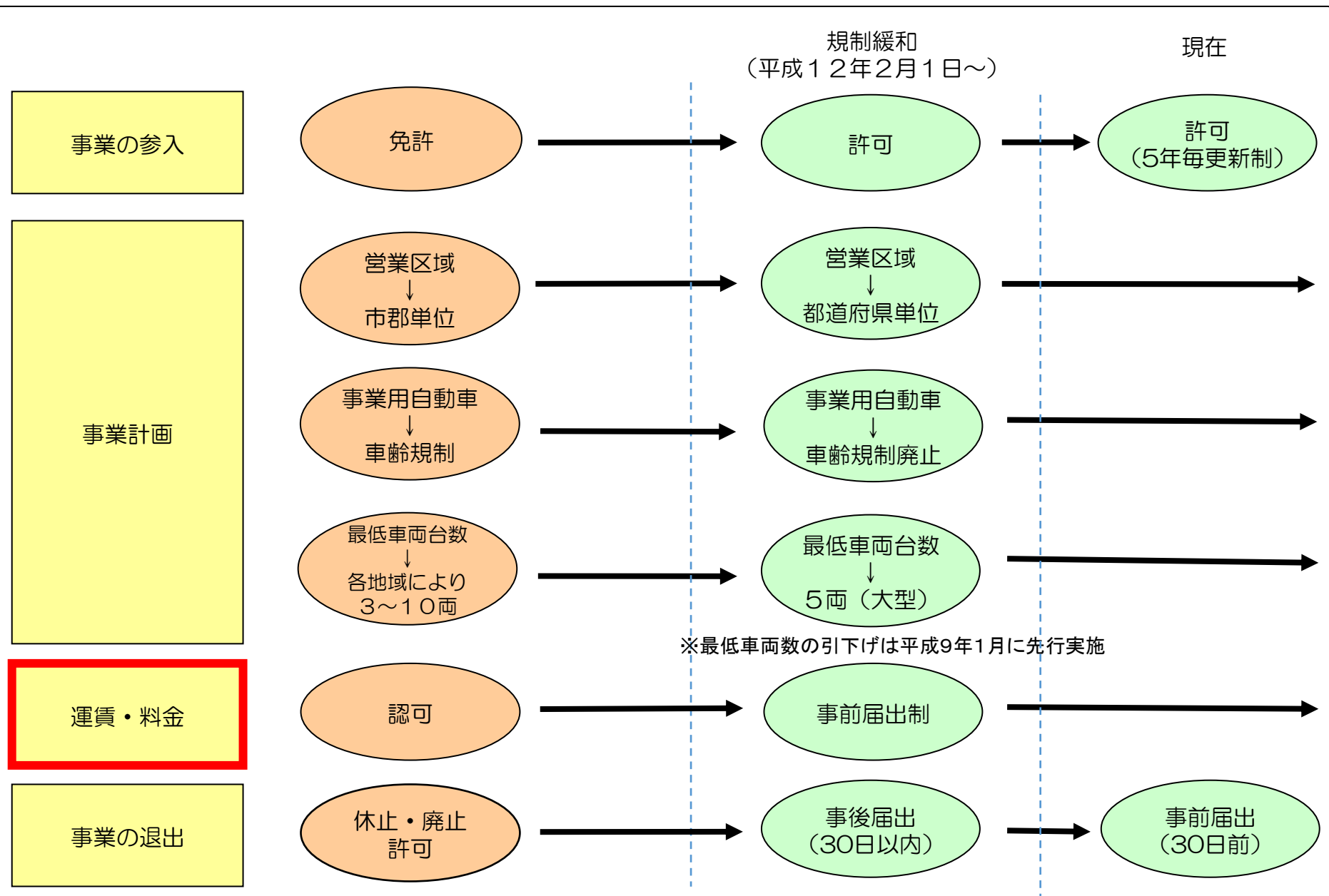


貸切バス運賃・料金制度等について

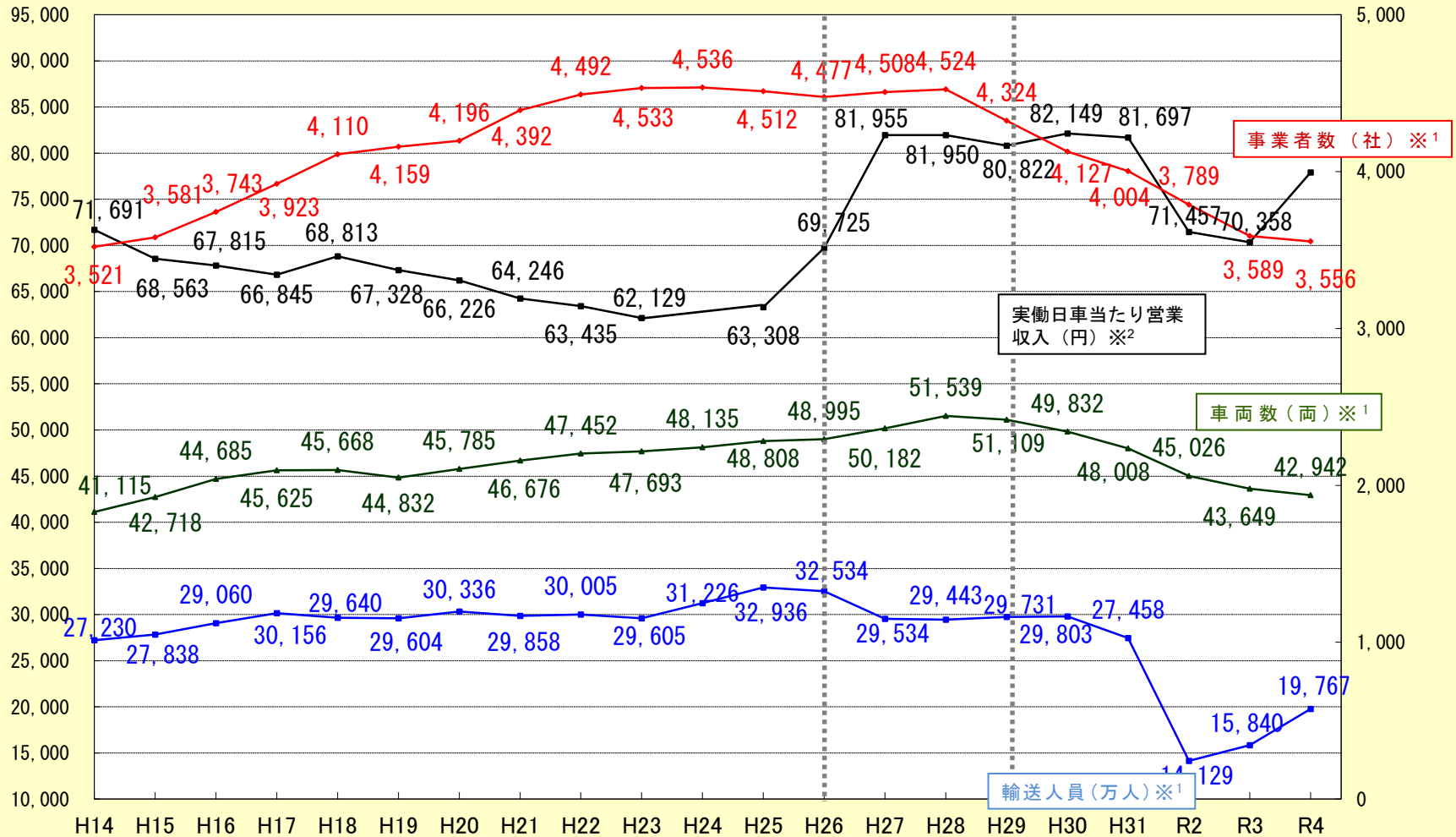
令和6年2月21日
国土交通省自動車局旅客課

① 貸切バス事業の概況等

貸切バス事業に関する事業規制の推移



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。)

(年度)

近年の主な重大事故

事故を受けた主な対策

【吹田スキーバス事故】

➤ 安全性評価認定制度の導入

○平成19年2月18日 午前5時25分頃

○大阪府吹田市の府道

長野県白馬からスキーツアー客を乗せて大阪環状線を走行中、環状線と一般道との分離帯に衝突し、次にモノレールの橋脚に激突。アルバイト添乗員1名が死亡し、乗客・運転者26名重軽傷（重傷3名、軽傷23名）。

【関越道高速ツアーバス事故】

➤ **安全コストを反映した運賃・料金制度の導入**
➤ 運送引受書交付の義務化

○平成24年4月29日 午前4時40分頃

○群馬県藤岡市 関越自動車道上り線藤岡ジャンクション付近

高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡・乗客38名が重軽傷を負う事故。

【軽井沢スキーバス事故】

➤ 事業許可更新制の導入
➤ 適正化機関による巡回指導

○平成28年1月15日午前1時55分頃

○長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近

貸切ツアーバスが運行中、対向車線をはみ出して崖下に転落し、乗員乗客15名が死亡・乗客26名が重軽傷を負う事故。

- 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」において、貸切バスの新たな運賃・料金制度を平成26年度初めから実施することとした。
- 「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ（座長：加藤博和名古屋大学大学院准教授）」において、制度の詳細設計について検討等を進め、以下のとおりとりまとめた。（平成25年4月2日）

合理的でわかりやすい「時間・キロ併用制運賃方式」への移行

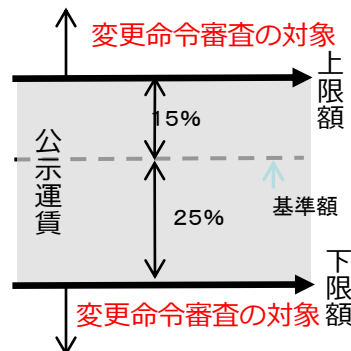
「時間制運賃」
「キロ制運賃」
「時間・キロ選択制運賃」
「行先別運賃」

移行

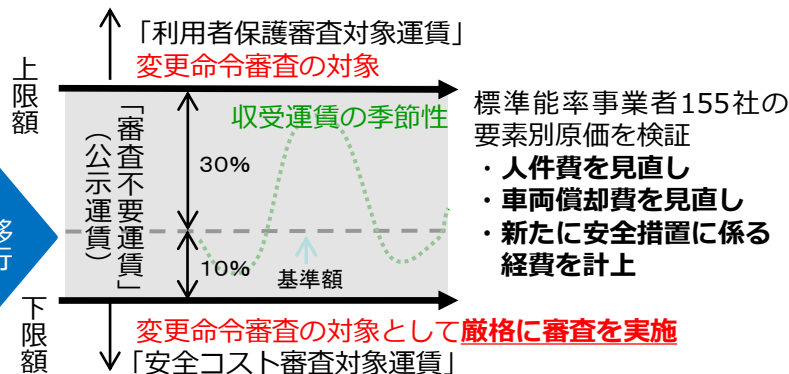
コスト項目を時間コストとキロコストに分類して算定し、合理的でわかりやすい「**時間・キロ併用制運賃**」に移行・一本化。

公示運賃の算定方法の見直し (人件費・車両償却費の見直し、 安全措置に係る経費の計上)

平成26年4月1日から適用（3か月以内に届出を行い、同年7月から本格適用）



移行



貸切バスの運賃・料金事前届出 違反に対する処分基準の見直し

平成26年10月1日から適用
(適用条項：道路運送法第9条の2第1項)

初違反：警告
再違反：10日車の車両使用停止

移行

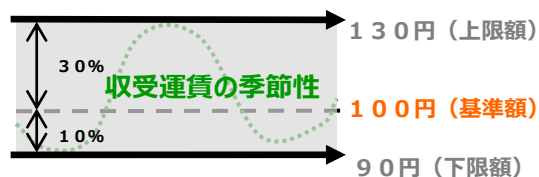
初違反：20日車の車両使用停止
再違反：40日車の車両使用停止
※平成28年12月1日から、初違反60日車、
再違反120日車に引き上げ

② 現在の貸切バス運賃・料金制度

- これまでは需要の季節変動に対応することを想定して、基準額（原価ライン）の+30%（上限額）と-10%（下限額）の幅で運賃を公示することとなっていたところ。
- 令和5年8月25日に、深刻な運転者不足の解消やさらなる安全への投資に向けた取組を着実に実施できるようにするため、基準額を「下限額」とする公示方法に見直しを実施（令和5年10月1日より適用開始）。
- 公示方法の見直しと併せて、現状の社会経済状況にあわせて「下限額」の引き上げを行う。

【公示方法の見直し】

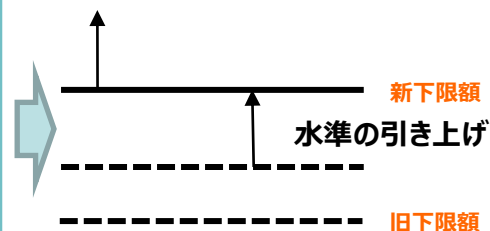
□旧公示方法：上限額130円、下限額90円を公示



□新公示方法：下限額100円を公示



【下限額の引き上げ】



【実勢値上率】 ※旧下限額から新下限額への値上率

北海道	東北	関東	北陸信越	中部
24%	21%	26%	24%	26%
近畿	中国	四国	九州	沖縄
25%	23%	28%	32%	20%

※一般的な観光バスにおける運行（走行距離：190km／時間：5時間）に当てはめた場合の値上率

一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃・料金の額の範囲

※旧下限額と新下限額の比較

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			
	旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額	
	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	120	4,250	140	5,570	140	5,160	170	6,530	120	5,310	160	6,580	120	5,090	150	6,440	110	5,310	140	6,820
中型	100	3,580	120	4,700	120	4,360	150	5,520	100	4,490	140	5,560	100	4,300	130	5,430	90	4,480	120	5,760
小型	90	3,080	100	4,030	100	3,740	130	4,740	80	3,850	120	4,770	90	3,690	110	4,670	80	3,850	100	4,940

	近畿				中国				四国				九州				沖縄			
	旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額		旧下限額		新下限額	
	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	120	5,990	160	7,390	150	5,010	190	6,320	100	5,050	140	6,380	100	4,790	140	6,330	170	4,060	200	5,230
中型	100	5,060	130	6,240	130	4,230	160	5,330	90	4,260	120	5,380	90	4,040	120	5,350	150	3,430	170	4,420
小型	90	4,340	110	5,360	110	3,630	140	4,580	70	3,660	100	4,620	80	3,470	100	4,590	120	2,950	140	3,790

※車種区分の定義

大型…車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

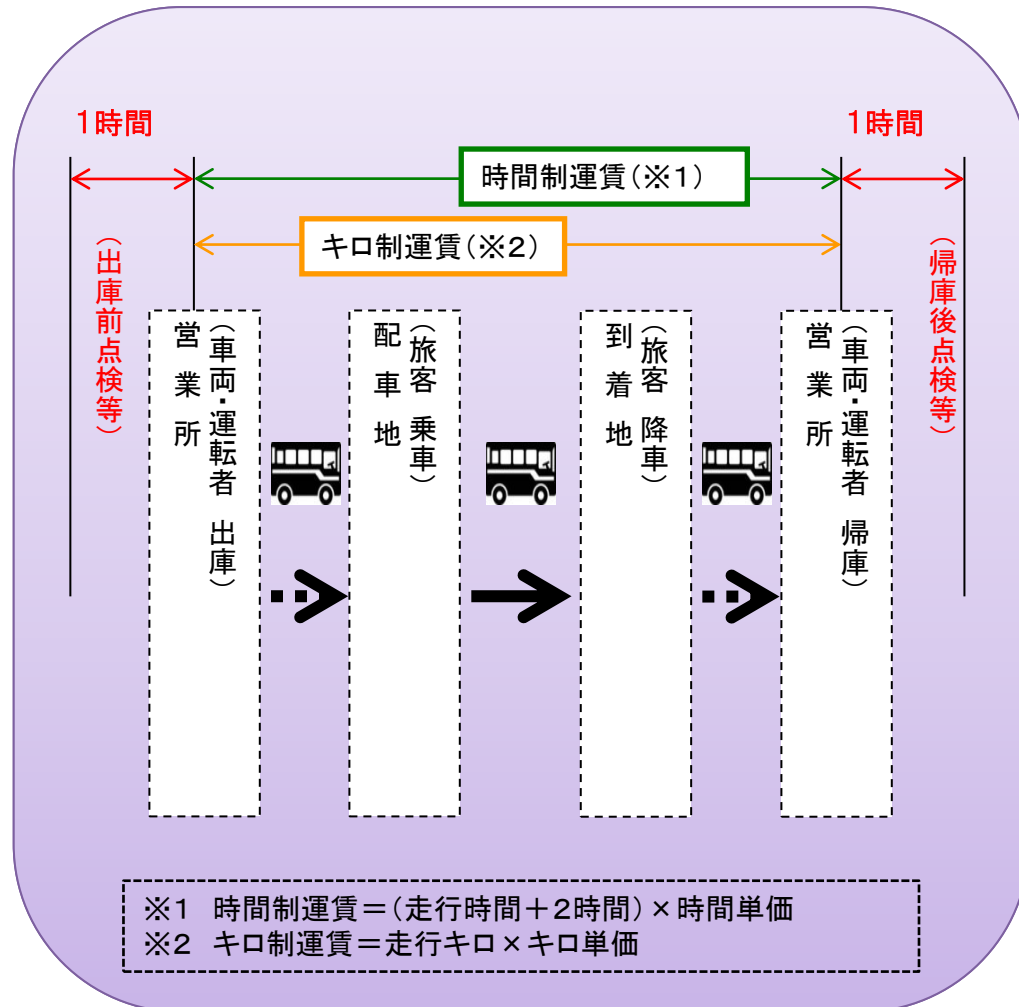
中型…大型車、小型車以外のもの

小型…車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下

運賃・料金制度について①

○時間制運賃における最低保証

現行の最低運賃3時間に加え、出庫前及び帰庫後の点検等に必要な時間として2時間(出庫前1時間、帰庫後1時間)を加えたものを新たな運賃・料金制度における最低運賃とする。



考え方

現行の最低運賃（3時間）を維持しつつ、出庫前及び帰庫後の点検等の2時間分を全ての運行に加算する。

< 3時間運行の場合 >

$$5(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$$

< 10時間運行の場合 >

$$12(\text{時間}) \times (\text{時間単価}) = (\text{時間制運賃})$$

料金の種類については届出の対象とし、額は各事業者で自由に設定できることとする。
(交替運転者配置料金は額を公示)

特殊車両割増料金



事業者の創意工夫による新しい車両の導入を図る観点から、事業者の任意により設定できる。

交替運転者配置料金



交替運転者を配置する場合に適用することとし、時間あたり・キロあたりの額を運賃ブロック毎に公示。
(具体的には、時間あたり運賃単価及びキロあたり運賃単価の人員費相当額を公示。)

深夜早朝運行料金



時間運賃の割増分を料金として設定できる。

航送料金



フェリー乗船中も時間運賃の対象であり、料金としては設定できない。
※ただし、乗船時間が8時間を超える場合は休息时间とし、時間運賃の対象としない。

※ ガイド料等、現行制度で実費負担となっているものについては、実費での精算が必要。

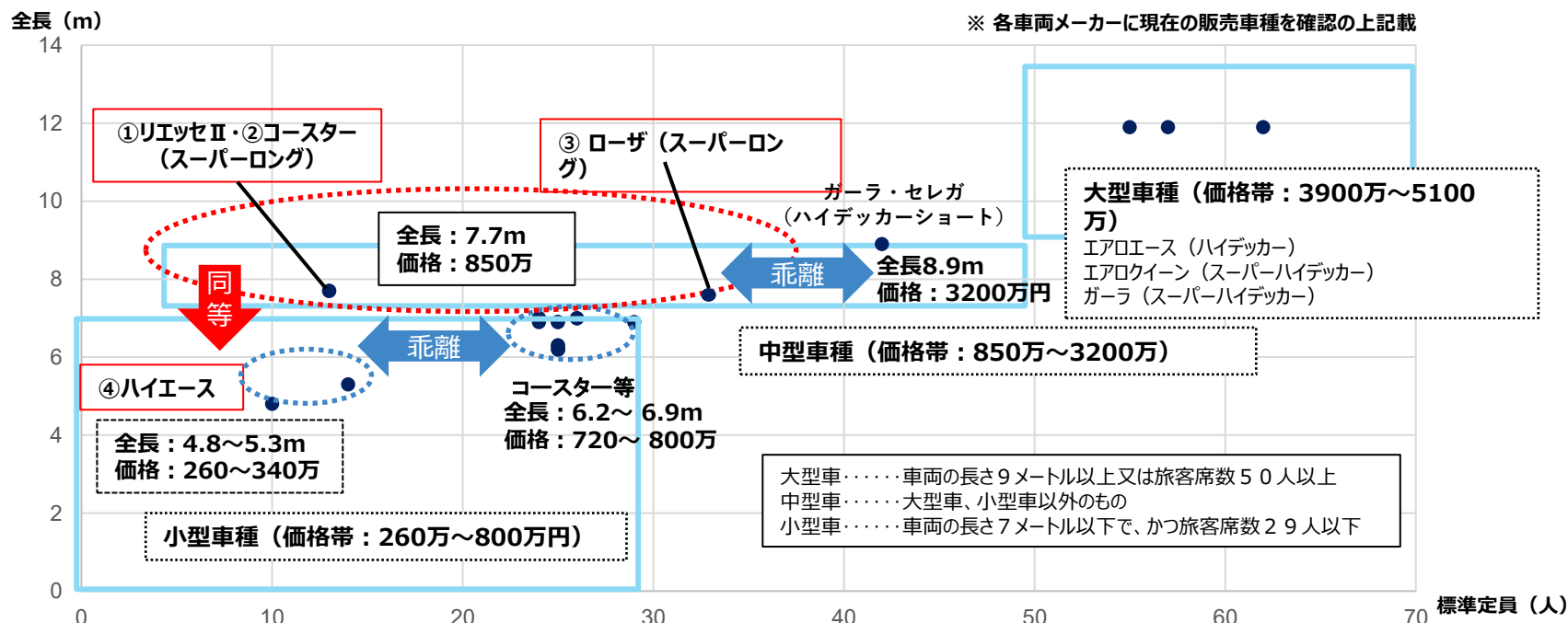
③ 運賃・料金制度における最近の動きについて

(第11回WG検討事項①)車種区分の見直しについて(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】



【今後の対応】

- 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）。

新公示運賃額(車種区分見直し後)

(※ 1) 令和 5 年 8 月に実施の公示運賃 (公示方法等見直し後)

(※ 2) 車種区分見直し後の運賃 (R6.4.1～)

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		北信		中部	
	下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)		下限額※ 1)	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	140	5,570	170	6,530	160	6,580	150	6,440	140	6,820
中型	120	4,700	150	5,520	140	5,560	130	5,430	120	5,760
小型	100	4,030	130	4,740	120	4,770	110	4,670	100	4,940
小型 (※ 2)	100	4,110	130	4,830	120	4,870	110	4,760	100	5,040
コムーター (※ 2)	90	3,660	110	4,300	110	4,330	100	4,240	90	4,490

	近畿		中国		四国		九州		沖縄	
	下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)		下限額 (※ 1)	
	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間	距離	時間
大型	160	7,390	190	6,320	140	6,380	140	6,330	200	5,230
中型	130	6,240	160	5,330	120	5,380	120	5,350	170	4,420
小型	110	5,360	140	4,580	100	4,620	100	4,590	140	3,790
小型 (※ 2)	110	5,460	140	4,670	100	4,720	110	4,690	150	3,870
コムーター (※ 2)	100	4,860	120	4,160	90	4,200	90	4,170	130	3,440

<車種区分の定義>

大型………車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上

中型………大型車、小型車以外のもの

小型………全長6m以上8m以下かつ定員33名以下 (旧基準：「車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下」)

コムーター…車両長6m未満かつ旅客席数14人以下の車両

(第11回WG検討事項②)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。

【今後の対応】

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。

(第11回WG検討事項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。



【今後の対応】

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。

WGを踏まえた今後のスケジュール(予定)

①新たな車種区分の適用（年度内に改正予定）

- ・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、経過措置を適用可能（実質次回の運賃改定までの間）。

	R6. 2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R7. 1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
適用可能期間 （旧運賃）																							
適用可能期間 （新運賃）																							
次回原価調査 （※）																							

原価調査・査定

新運賃の適用開始

※ 地域の実態を正確に反映するため、必要数の原価調査データが集まらない地域ブロックの運賃は据え置くことを検討。

②回送運賃の収受方法

標準運送約款（告示）を年度内をめどに改正。

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 安全な貸切バスの利用に関する取組について

貸切バス事業者安全性評価認定制度①

貸切バス事業者安全性評価認定制度の概要

○貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくするとともに、本制度の実施を通じ、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取り組みの促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に寄与することを目的に、日本バス協会が実施（平成23年度から）。

認定事業者のメリット

- 運行するバスの車体に「セーフティバスマーク」を貼付し、認定事業者であることのアピールが可能。
- 5年ごとの事業許可更新において、要件とされている法令試験の受験を免除。
- 訪日外国人旅行者等を対象とした通常の営業区域よりも広域的な臨時営業区域の設定が可能。



「セーフティバスマーク」

◆認定事業者数

	事業者数	車両数
認定事業者	2,028者(★ 709 ★★ 259 ★★★ 1,060)	33,735両(★ 9,427 ★★ 4,489 ★★★ 19,819)
全事業者に占める認定事業者の割合	57.0%	78.6%

令和5年12月15日現在

○日本バス協会HPにおいて、認定事業者の一覧表を公開しています。

URL: <https://www.bus.or.jp/safety/>

認定制度の見直し

令和4年10月の静岡での三ツ星認定事業者におけるバス横転事故を契機に、利用者がより安心してバスを利用できるよう、以下のとおり見直しを行う。

① 審査基準の見直し

審査基準の厳格化の観点から、抜本的な見直しを行う。

<見直し項目(例)>

- ・危険度の高い運転に特化した技術向上に対する加点(例:雪道、山岳道路での走行訓練)
- ・安全性に対する取組状況における配点の変更(例:法令順守を前提として、より高いレベルの安全投資に対する配点を増加)
- ・行政処分における減点強化(行政処分の結果を審査により適切に反映可能とする) 等

② セーフティバスマークの変更等

- 新基準による審査で認定された事業者については、新評価認定マーク(セーフティバスマーク)を交付
- 三ツ星の3段階における評価から五ツ星の5段階における評価に変更
- 当該認定を受けた事業者を利用者が選定できる方法を検討



(新評価認定マーク)

【今後のスケジュール】

R7年度認定申請から上記のとおり変更する(認定申請は前年度実績(R6年度)が審査対象)。

※①の審査基準の見直しについて、一部の項目はR6年申請より変更する。

○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	平成30年度
営業所の所在都道府県	全て
事業団体への加入状況	☐ 加入事業者
貸切バス事業安全性評価認定	☐ ★★★ ☐ ★★ ☐ ★
保有車両の区分	☐ 大型 ☐ 中型 ☐ 小型 ☒ 選択なし
行政処分歴	☐ 処分歴なし
事業者名	



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。

※平成24年6月29日策定（平成28年12月20日一部改正）

発注者（旅行者等）



選定・利用
ガイドライン

貸切バス事業者の選定

○運行の安全面のポイントを示すことにより、
価格比較だけではなく、より安全にも留意し
た選定を促す。

貸切バス事業者



I 1. 本ガイドライン策定の背景及び目的等

II 1. 貸切バス事業者の選定に関する留意点

- (1) 事業許可
- (2) 営業区域
- (3) 輸送の安全性等を判断する上で参考となる情報
 - ① 国土交通省の行政処分情報（ネガティブ情報の公開）
 - ② 任意保険・共済の加入状況
 - ③ 貸切バス事業者安全性評価認定制度（セーフティバス）
 - ④ 安全マネジメント評価
 - ⑤ デジタル式運行記録計及びドライブレコーダーの導入状況
 - ⑥ 先進安全自動車（ASV）の導入状況
 - ⑦ グリーン経営認証

II 2. 行程検討の際の留意点

- ① 予定走行距離
- ② 見込まれる運行速度
- ③ 運転時間・休憩時間等
- ④ 運転者の休憩場所や車両の駐停車場所の確保
- ⑤ 交替運転者の要否
- ⑥ バスガイド（車掌）の要否

II 3. 運送契約に関する留意点

- (1) 運送約款
 - ① 運送の申込み
 - ② 運送契約の成立
 - ③ 運送契約の内容の変更
 - ④ 運賃及び料金
 - ⑤ 違約料
- (2) 事故・故障等緊急時の対応について

II 4. 貸切バスの調達に係る入札等における留意点

- (1) 運賃及び料金
 - ① 制度概要
 - ② 貸切バス運賃の計算方法
 - ③ 運賃及び料金の上限額及び下限額の確認方法
※運送引受書に上限・下限額が記載されることを追記
- (2) 応札者に対する確認
※年間契約を利用する場合の注意点を追記
- (3) 入札等の契約方法
- (4) 落札者に対する確認

- 新型コロナウイルス感染状況の改善に伴う貸切バスを用いた旅行需要の回復に備え、貸切バス事業者のみならず、国、バス業界及び旅行業界全体として、改めて安全・安心の確保に向けた意識の向上と、更なる取組みの実施が必要となっている。
- このため、バス事業者・バス協会、旅行事業者・旅行業協会へのヒアリング等を通じ、官民が連携して取り組む4つの安全確保対策を令和3年10月に取りまとめた。**※令和4年11月に事務連絡を発出し再周知**

安全・安心な貸切バスの運行に向けて官民が連携して取り組む安全確保対策

1. 適切な安全投資を確保するための取組み

国による監査等を通じて、バス事業者の適切な安全投資を確保する(運賃下限割れを防ぐ)

- 下限割れなどについて国の監査による徹底取締り
- 本年秋～冬にかけて国の集中監査を実施
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導等の実施
- 下限割れ運賃通報窓口の再周知
- 貸切バスツアー適正取引推進委員会通報窓口のホームページリニューアルと再周知
- 旅行者に対する監査の実施

3. 輸送の安全をチェックする取組み

事業者自らが輸送の安全を確認する

- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、バス事業者・旅行者による自己点検の実施と再周知
- 旅行業協会・バス協会間で定期的な意見交換会の開催
- 「安全運行パートナーシップ宣言」、「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の認知・遵守状況について、国が休止事業者・休車の再開時を捉えてバス協未加入事業者に自己点検を呼びかけ
- 運輸安全マネジメント評価において、バス事業者に対して法令遵守の注意喚起、安全投資の必要性に係る理解度を確認

2. バス事業者への安全対策徹底の指導

国及び適正化機関がバス事業者に安全対策の徹底を図る

- 全国での貸切バス事業者に対する安全講習会
- 全国での貸切バスに対する街頭指導
- 適正化機関の巡回指導による的確な改善指導
- 全国の貸切バス事業者の安全統括管理者に対する要請

4. 関係者への再徹底

バス事業者、旅行者、バス利用者等の関係者に必要な情報を再周知する

- 旅行者への運賃・料金制度の周知
- 更新許可、休止事業者の再開、休車再開時のパンフレット等を活用した周知・啓発
- 貸切バス事業者安全性評価認定制度のバス事業者はもとよりバス利用者への周知と事業者の申請促進
- 教育委員会等の発注者への運賃・料金制度の周知

これらの取組みを継続的に実施することで、安全・安心な貸切バスの運行を実現