

貸切バスの運賃・料金の見直しについて

北陸信越運輸局
自動車交通部旅客課
令和6年3月6日

1. 平成26年の貸切バス運賃・料金制度見直しの経緯
2. 貸切バス運賃・料金制度の概要
3. 今般の貸切バス運賃・料金見直しの背景
4. 貸切バス運賃・料金の見直し
5. 運送引受書の記載方法
6. その他（従前からの制度等）
 - ・貸切バス利用・選定ガイドライン
 - ・貸切バス事業者安全性評価認定制度
 - ・貸切バス事業の安全情報
 - ・年間契約の取扱い
 - ・スクールバス運送に関する取扱い
7. 新しい車種区分の追加

1. 平成26年の貸切バス運賃・料金制度見直しの経緯

- 平成22年12月にバス事業における規制等の見直しを検討するため、「バス事業のあり方検討会」が設置され、平成24年3月に「貸切バス運賃・料金制度のさらなる検討が必要」であるとの最終報告がとりまとめられた。
- また、平成24年4月には、「関越道高速ツアーバス事故」が発生し、価格競争の激化に伴い、安全コストを考慮しない発注が広がっているといた貸切バス事業の課題が浮き彫りとなった。
- これを受け、平成24年7月に「貸切バス運賃・料金制度ワーキンググループ」を設置し、そこでの検討結果を踏まえて、平成26年4月より安全コストを反映した運賃・料金制度を導入した。

2. 貸切バス運賃・料金制度の概要

○届出、変更命令に関する規定（道路運送法）

・貸切バス事業者は、運賃料金の設定・変更について、国土交通大臣（各運輸局等）に届出

一般貸切旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及び料金を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様とする。

・国土交通大臣（各運輸局等）は、届出のあった運賃料金について、変更命令を行うことができる

国土交通大臣は、届出のあった運賃又は料金が次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、当該一般貸切旅客自動車運送事業者に対し、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命ずることができる。

- 一 社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき。
- 二 特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき。
- 三 他の一般旅客自動車運送事業者（一般旅客自動車運送事業を営む者をいう。以下同じ。）との間に不当な競争を引き起こすおそれがあるものであるとき。

（届出手続き等の手順）



貸切バス事業者は、あらかじめ、運賃料金の設定・変更届出を提出
（運輸局等は、届出のあった運賃料金について、変更命令を行うことができる）



貸切バス事業者は、届出を行った運賃料金で運行

○変更命令の検討を必要としない届出に関する規定 (通達「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の届出及び変更命令の処理要領について」)

・「運賃・料金の下限額が、地方運輸局長が公示する下限額以上」「運賃・料金の適用方法が、標準適用方法と合致」の場合には、変更命令の検討を必要としない。

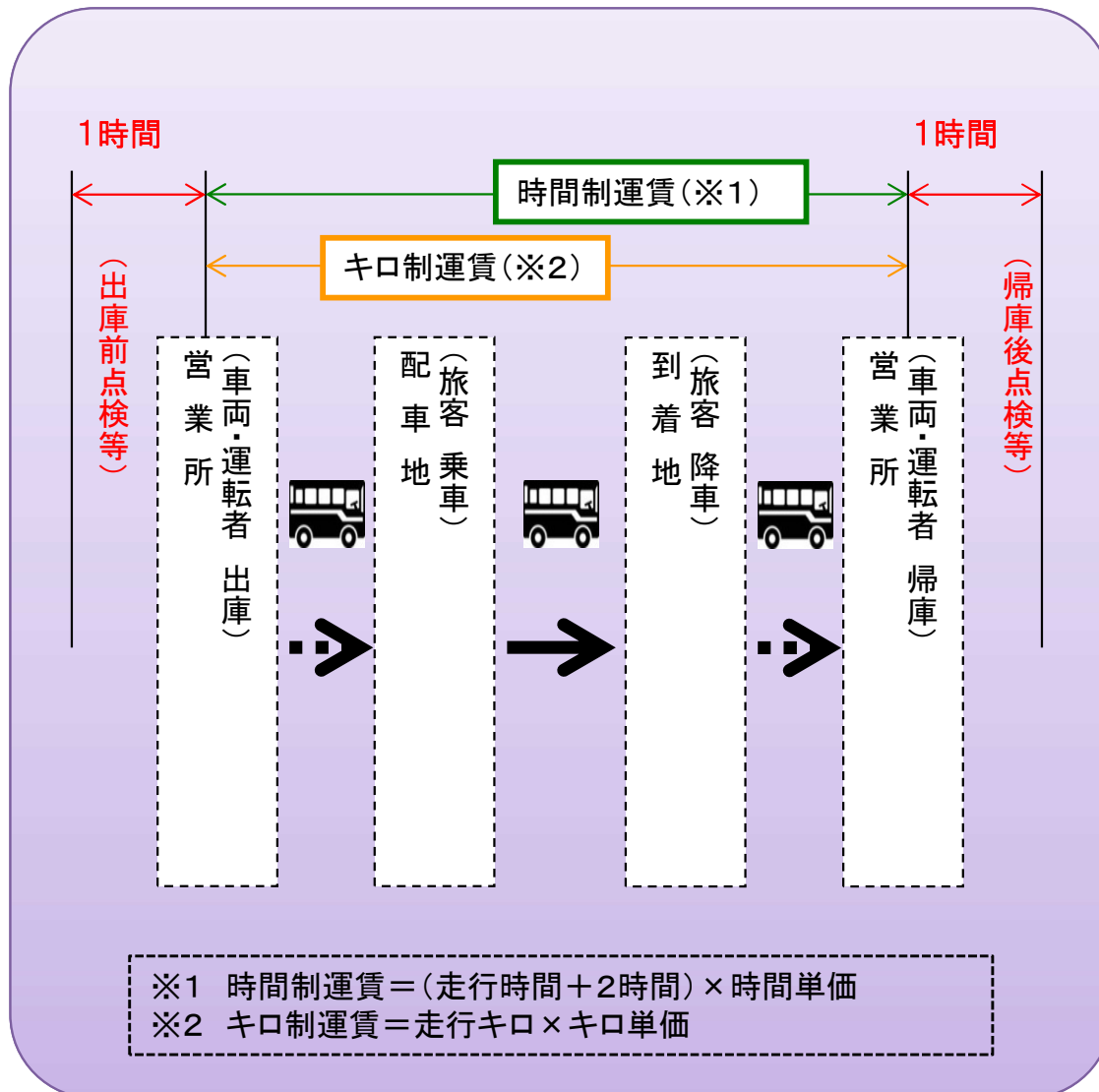
運賃・料金の設定(変更)届出書の内容が以下に該当するときは変更命令の検討を必要としないものとする。
運賃・料金の下限額が、別紙1「一般貸切旅客自動車運送事業における変更命令の検討を必要としない運賃・料金の額の設定要領」に基づいて地方運輸局長が地域の経済情勢や一般貸切旅客自動車運送事業者（以下、「事業者」という。）の経営状況を勘案して公示する下限額以上であって、運賃・料金の適用方法(車種区分、運賃の計算、料金の種類及び適用方法を定めているもの。以下同じ。)が、国土交通大臣が事業実態を勘案して定める別紙2「一般貸切旅客自動車運送事業の運賃・料金の標準適用方法」と合致するものであること。

(運賃・料金の標準適用方法の概要)

- 車種区分：大型車、中型車、小型車の3区分
- 運賃：時間制運賃・キロ制運賃の合算（時間・キロ併用制運賃）
- 運賃割引：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対する割引
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対する割引
- 料金：深夜早朝運行料金
特殊車両割増料金
交替運転者配置料金
- 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。

運賃の計算方法

- 最低運賃を3時間とする。
- 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）を計上する。



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>

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

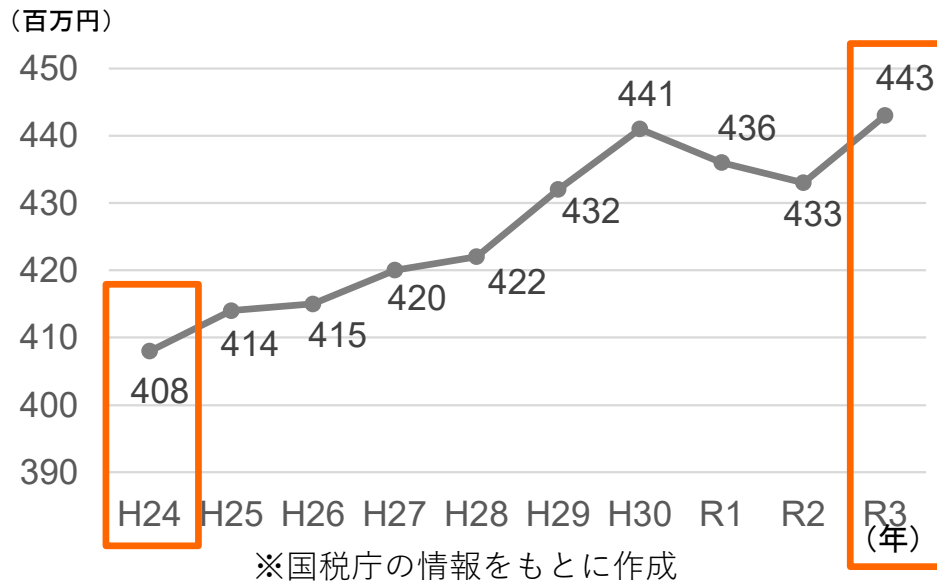
<10時間運行の場合>

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

3. 今般の貸切バス運賃・料金見直しの背景

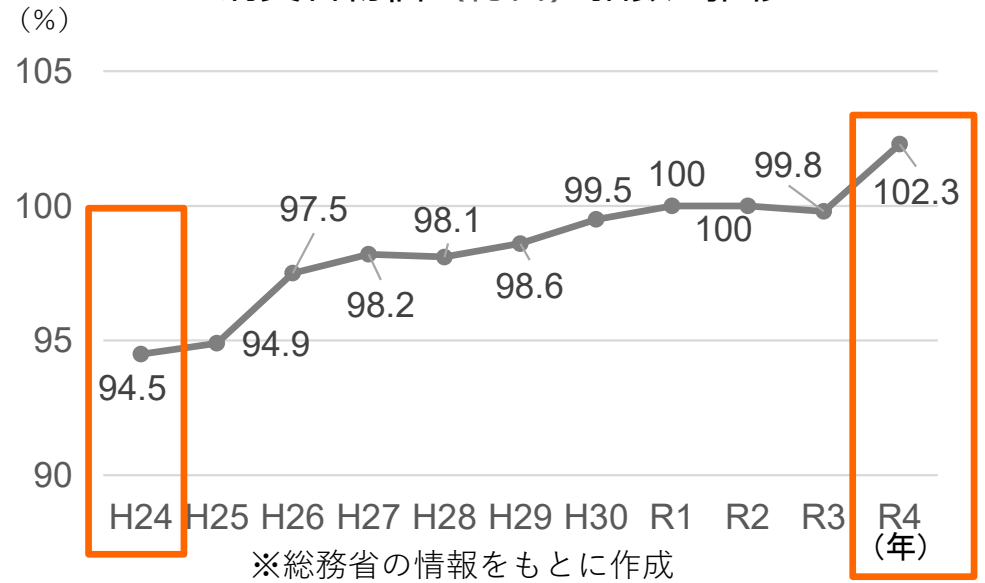
○平成26年に公示した運賃額の算出基礎となった平成24年と比較して、平均給与額は約10%上昇、物価も約8%上昇している。

平均給与額の推移



平成24年：408万円→令和3年：443万円

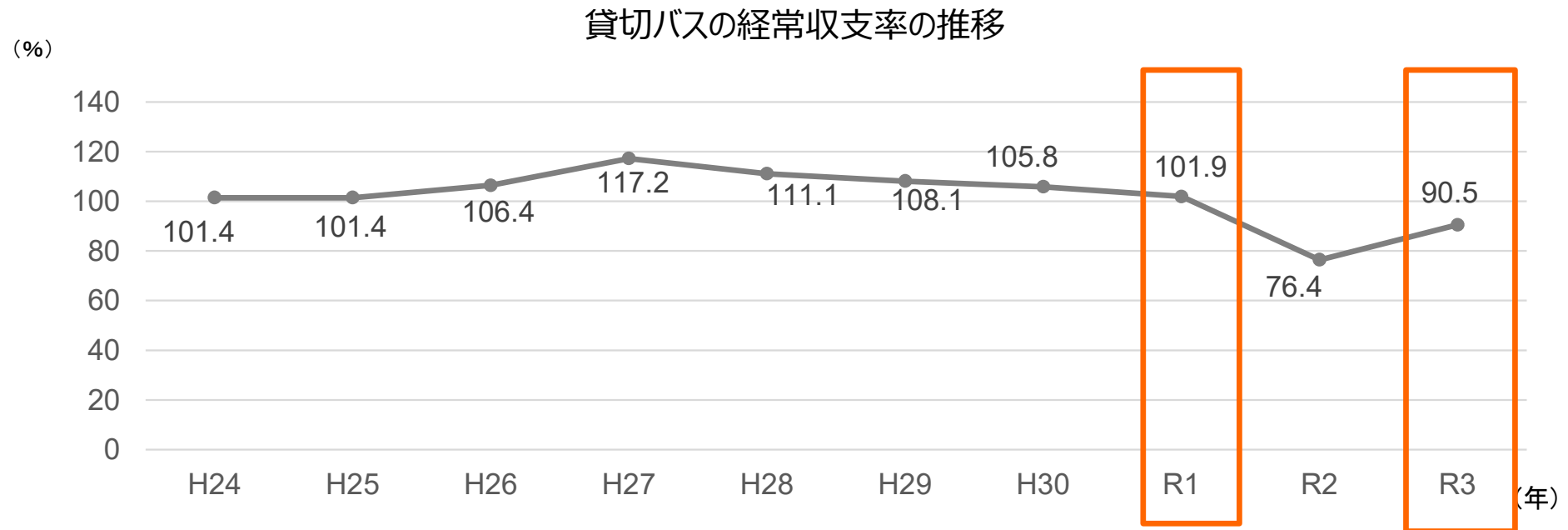
消費者物価（総合）指数の推移



平成24年：94.5%→令和4年：102.3%

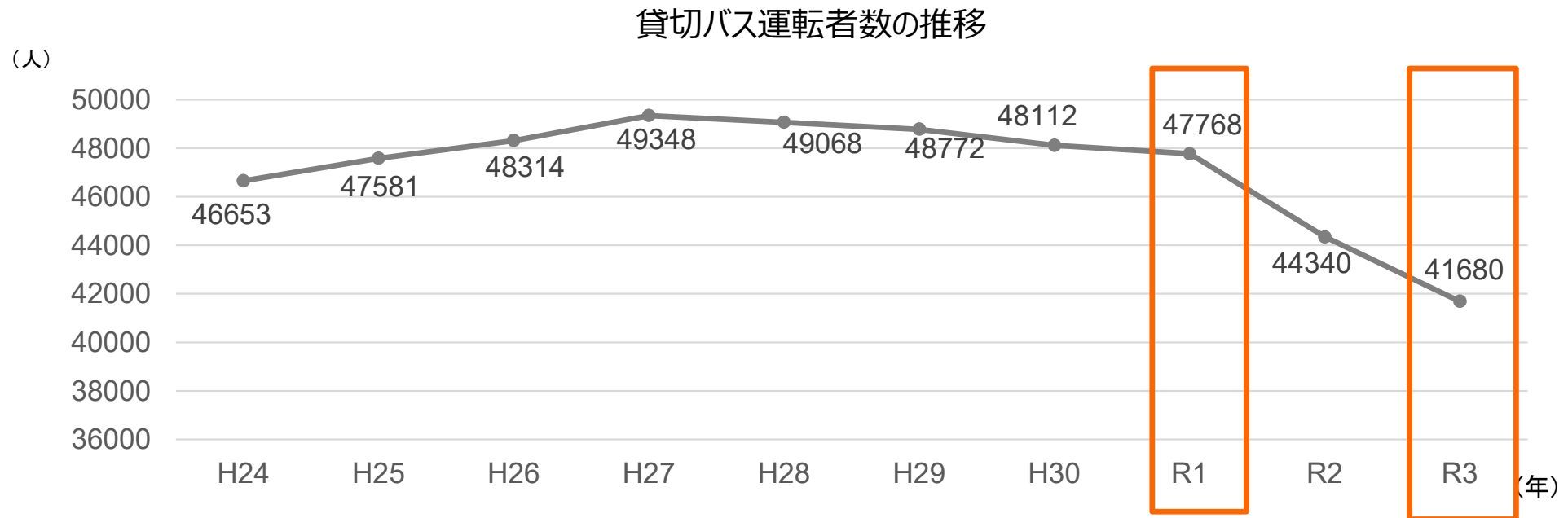
※指数は2020年を100%とする。

○コロナウイルスの影響により令和元年度から貸切バスの経常収支率は約10%下降しており、経営状況が深刻化している。



日本バス協会調べ

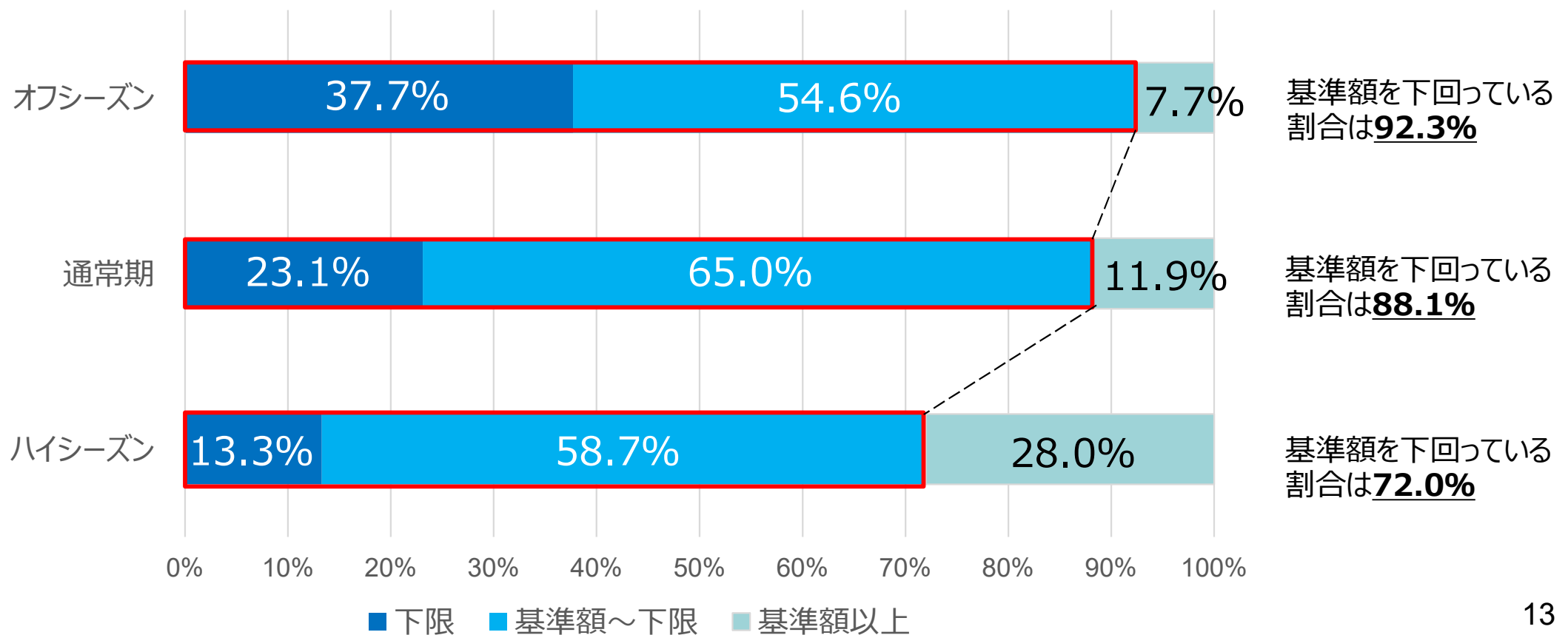
○コロナウイルスの影響により令和元年度から貸切バスの運転者数は約6,000人減少しており、人手不足が深刻化している。



国交省調べ

- 各都道府県のバス協会を通じて会員の貸切バス事業者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



- 現状を踏まえると、
 - 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】

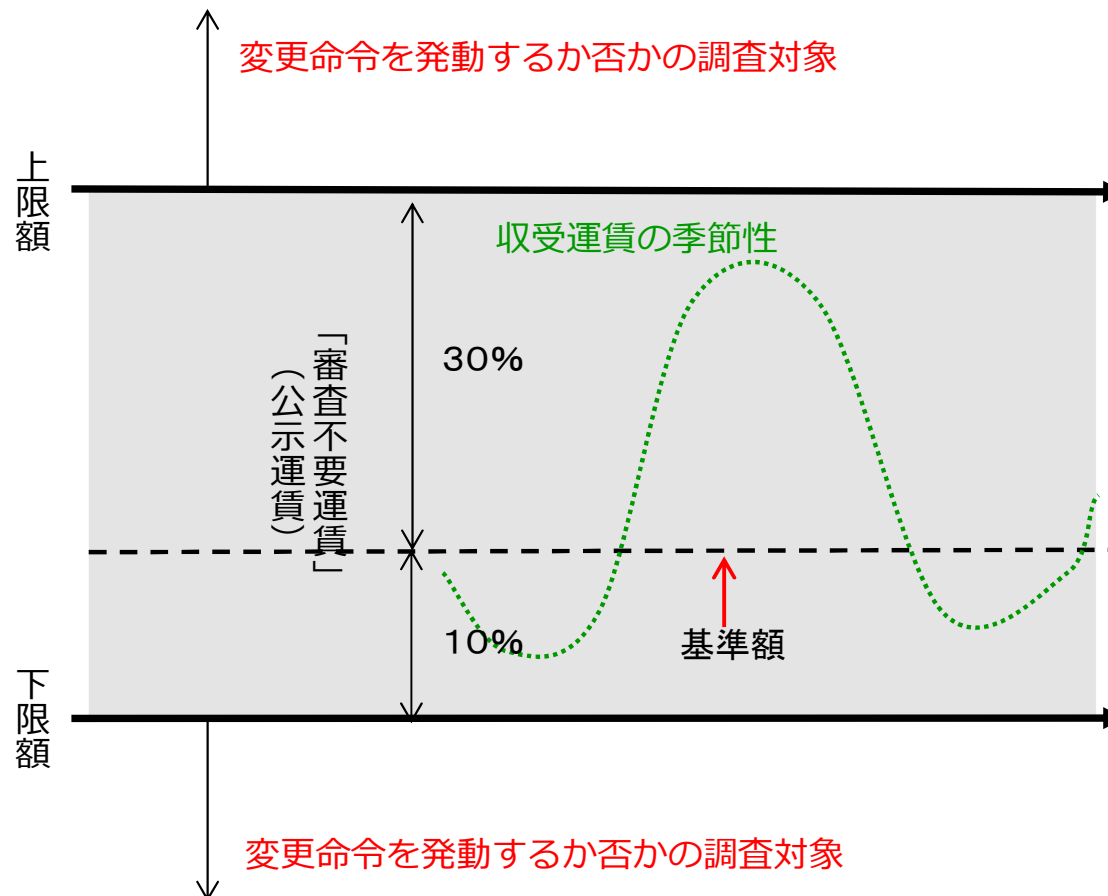
- 新たに公示する運賃は基準額のみとする。

※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。

4. 貸切バス運賃・料金の見直し

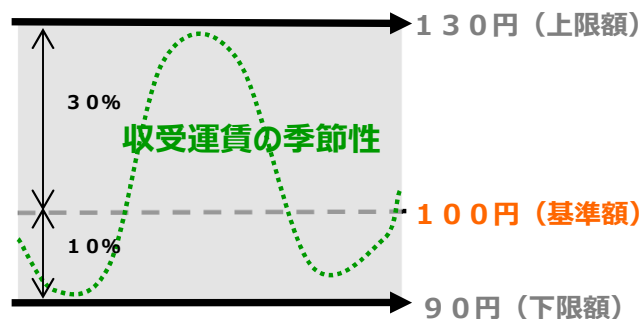
- これまでの運賃・料金制度においては、需要の季節変動に対応することを想定して、基準額（原価ライン）の+30%（上限額）と-10%（下限額）の幅で運輸局等が運賃額を公示。
- 貸切バス事業者が届け出た運賃額が、公示された幅を下回る場合（上回る場合）は、当該運賃額が社会的経済的事情に照らして著しく不適切なものでないか、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないか等を調査。これらに該当すると判断される場合は変更命令を発動。



- 今般、貸切バス事業者が、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、現行の公示方法から、基準額を「下限額」とする公示方法に見直す。
- 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】

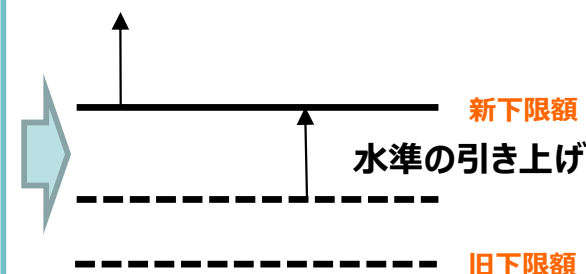
□旧公示方法：上限額130円、下限額90円を公示



□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

(参考)新公示運賃額 ※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

【従前の取扱い】

- 身体障害者福祉法等の適用を受ける団体 ⇒ **3割引き**
 - 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 ⇒ **2割引き**
- ただし、いずれの場合においても、計算した額の下限額を下回ることはできない



【新たな取扱い】

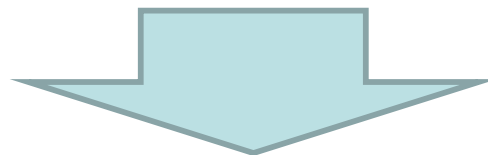
- 身体障害者福祉法等の適用を受ける団体、学校教育法による学校（大学及び高等専門学校を除く）に通学又は通園する者の団体への割引については、**届け出た運賃の下限を下回らない額とする。**

<考え方>

- 割引率の設定は事業者の経営判断によるものであるため、標準適用法では割引率は定めない。
- ただし、割引を行うことにより届け出た下限運賃額を下回することは、運賃・料金制度の趣旨を没却することにつながるため認めない。
- なお、割引を設定しないという判断も許容されるべきであることから、その場合は、割引に関する記述を標準適用方法から除くことになる。
当該適用方法は独自のものになるため、変更命令を発動するか否かの検討を行う対象となるが、割引を行わないことは事業者の減収に働くものではないため、標準適用方法と異なる理由の聴取のみで足りる。
- 割引に関する記述を除いた適用方法を届け出る場合は、併せて約款の改正も必要となる。

【従前の取扱い】

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。



【新たな取扱い】

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割の割増**を適用する。

<考え方>

- ・ 労働法制度上、深夜早朝時間帯は割増賃金の支払いが求められることから、そのために発生する人件費の増加分を料金として収受する。

【従前の取扱い】

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。



【新たな取扱い】

次の条件を有する車両については、**設備や購入価格等を勘案した割増率**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。

<考え方>

- ・バス事業者からは5割増しでも購入費用に見合わない高価な車両も存在すると聞いており、そのような車両を導入した高付加価値のサービスの創出を促す観点から、設備や購入価格等に応じた柔軟な割増率を設定できるようにする。

【従前の取扱い】

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。



【新たな取扱い】

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、**届け出た交替運転者配置料金の下限額以上**で計算した額を適用する。

なお、交替運転者が交替地点まで車両に同乗しない場合であっても、同乗したのものとして料金を適用するものとする。

<考え方>

- 貸切バス事業者に対して、運賃について下限額の届出を求めることから、交替運転者配置料金についても同様に下限額の届出を求めることとし、自社で届け出た下限額以上で同料金を収受することとする。
- これまで、交替地点までの交替運転手の移動手段及びそのためにかかった費用の請求方法について明確化されていなかったが、車両に同乗せずに移動したとしてもそれは貸切バス事業者の都合によるものであることから、車両に同乗したのものとして料金を適用することを明確化する。
- なお、仮に同乗することによる運転者の拘束時間が、その他の移動手段による拘束時間を上回るとしても、同乗したのものとして料金を適用するものとする。

※ガイド料、有料道路利用料、航送料、駐車料、乗務員宿泊料等は引き続き実費として旅客の負担とする。

5. 運送引受書の記載方法

運送申込書／運送引受書・乗車券

		申込日：平成 年 月 日								
申込者	氏名・名称 (担当者名)	電話： - -								
	住所	FAX： - -								
		E-mail： - -								
契約責任者	氏名・名称 旅客の団体の名称： (担当者名)	電話： - -								
	住所	FAX： - -								
		E-mail： - -								
運送を引受ける者	氏名・名称	電話： - -								
	住所	FAX： - -								
		E-mail： - -								
事業許可	昭和・平成 年 月 日 第 号 営業区域：	任意保険・共済								
申込乗車人員	乗車定員別又は車種別の車両数	大型車 中型車 小型車	対人 万円 無制限 対物 200万円 万円 無制限							
配車日時	月 日 () :	配車場所	地図：有・無							
旅行の日程										
	月日	発地	発車時刻	主な経由地	到着時刻	着地	宿泊場所	待機時間	乗務員の休憩 地点 時間	備考
①	/		:		:			:	:	
②	/		:		:			:	:	
③	/		:		:			:	:	
うち、旅客が乗車しない区間：								() 営業所車庫		
交替運転者	有・無	交替の地点 () 「無」の場合の理由：昼間短距離・その他 ()		【運行開始日時】 月 日 () :		【運行終了日時】 月 日 () :				
車掌 (ガイド)	有・無	交替の地点 ()								
運賃及び料金の支払方法	<input type="checkbox"/> 銀行振込 <input type="checkbox"/> 現金 <input type="checkbox"/> その他 () 支払期日：平成 年 月 日			【走行距離】 総実車 km	【走行時間】 総実車 時間 分					
適用を受けようとする割引	<input type="checkbox"/> 学校団体割引 <input type="checkbox"/> 障害者施設団体割引 <input type="checkbox"/> その他 () 割引 ※ 標準運送約款5条2項に規定する所定の証明書を添付。									
特約事項				運賃 料金 円 (料金の種類：) 消費税 円 実費 (税込) 円 (実費の詳細：) 合計請求金額 円		手数料等 手数料金額 (税込) 円 月払・年払等 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無 その他経費等 <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 無				

- 貸切バスの運賃・料金制度について理解していない利用者も一定数存在することを踏まえると、このような利用者から安全を確保するために必要な運賃を確実に収受するためには、下限運賃の記載を義務付けることは引き続き必要である。
- 今回は様式の変更は見送り、今後告示において制定予定。当面の間は下限額のみ記載（上限額の記載は不要）。
- 経過措置により従前の運賃・料金を適用する場合は備考欄にその旨の記載が必要。

6. その他（従前からの制度等）

- ・貸切バス利用・選定ガイドライン
- ・貸切バス事業者安全性評価認定制度
- ・貸切バス事業の安全情報
- ・年間契約の取扱い
- ・スクールバス運送に関する取扱い

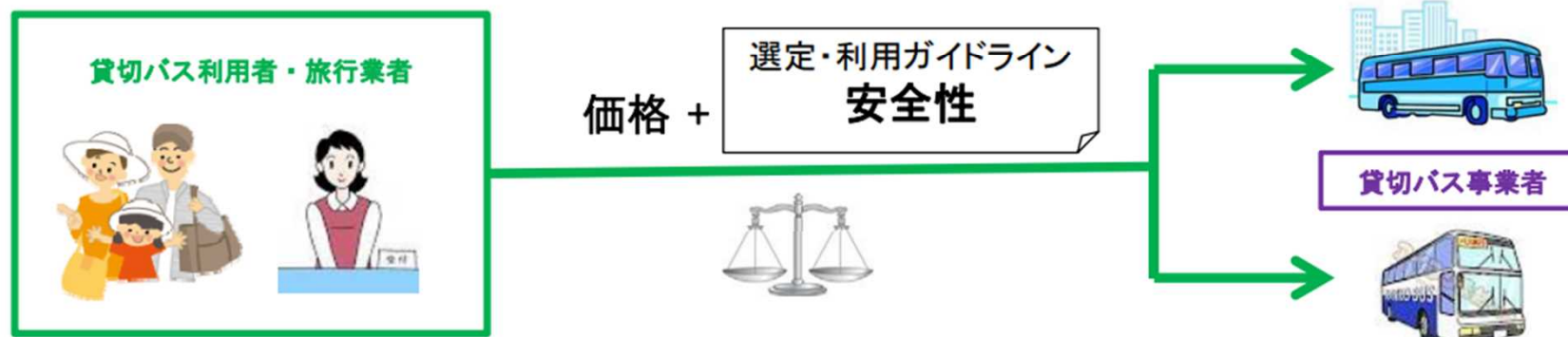
「輸送の安全を確保するための貸切バス選定・利用ガイドライン」の策定について 国土交通省

旅行業者、地方自治体、学校関係者等の発注者に、安全性を重視して貸切バスを選定して頂けるよう、貸切バスを選定・利用する際のポイントを示したガイドラインを策定し、その活用について周知を図るとともに、これに沿った貸切バスの選定がなされるよう指導・要請。

選定・利用のポイント（例）

- ①行程検討の際の留意点
 - ・運転者の労働時間、運転時間、休憩等についての規則等を前提とした行程の作成
- ②事業者の選定に関する留意点
 - ・事業許可・営業区域の確認
 - ・サービスの安全性を判断する上で参考となる情報（行政処分の状況、任意保険加入状況、貸切バス事業者安全性評価認定制度、高速ツアーバス運行事業者リスト等）
- ③貸切バス調達に係る入札等における留意点
 - ・安全性を含めて総合的に評価する選定方法を推奨（安全性に係る評価項目を提示）
- ④運送契約に関する留意点
 - ・標準運送約款の要点（運送申込みと契約の成立、契約の変更、運賃及び料金、キャンセル料）
 - ・事故・故障等緊急時の連絡先・対応の確認

貸切バス選定・利用ガイドラインの役割



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	1,935者(★ 674 ★★ 344 ★★★ 917)	32,655両(★ 9,507 ★★ 5,352 ★★★ 17,796)
全事業者に占める認定事業者の割合	54.4%	76.0%

令和5年7月31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/>

◆評価認定の方法

以下の項目について、日本バス協会において書面及び訪問審査を行い、学識経験者、有識者、国土交通省、日本バス協会により構成される「貸切バス事業者安全性評価認定委員会」において評価認定。

ア) 安全性に対する取組状況 (配点60点)

- 【例】◇法令遵守事項について適切に取組まれているか
(全てクリアすることが必要。クリアしないものは申請却下)
◇法令遵守事項よりも高いレベルでの取組みを行っているか
- ・記録機能を有するシステム化されたアルコール チェッカーを使用して厳正な点呼を行っているか
 - ・デジタル式運行記録計を活用しているか
 - ・ドライブレコーダーを導入して教育・指導を行っているか 等

イ) 事故及び行政処分の状況 (配点20点)

- 【例】
- ・過去2年間に有責の死傷事故が発生していないか
 - ・過去1年間に転覆等の事故が発生していないか
 - ・行政処分による累積点数を配点から差し引く 等

ウ) 運輸安全マネジメントの取組状況 (配点20点)

- 【例】
- ・輸送の安全確保の責任体制
 - ・安全方針の策定と全従業員への周知徹底
 - ・安全に対する会社を挙げての取組み 等



○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

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"/>

平成31年3月～

安全性評価認定、行政処分歴などから安全に取り組む貸切バス事業者を検索できるHPを開設。

特例の概要

平成26年4月より、以下の計算方法により年間運賃額を算出し、当該年間運賃額で実働日数の1.4倍まで運行することができるようにすることにより、実質的に約3割引となる制度を実施している。平成28年7月より、**スクールバス運送に限り、契約上の年間の運行日数(原則170~365日)を用いることができる**こととし、**スクールバスの実態に即した年間契約運賃の算出を可能**とした。

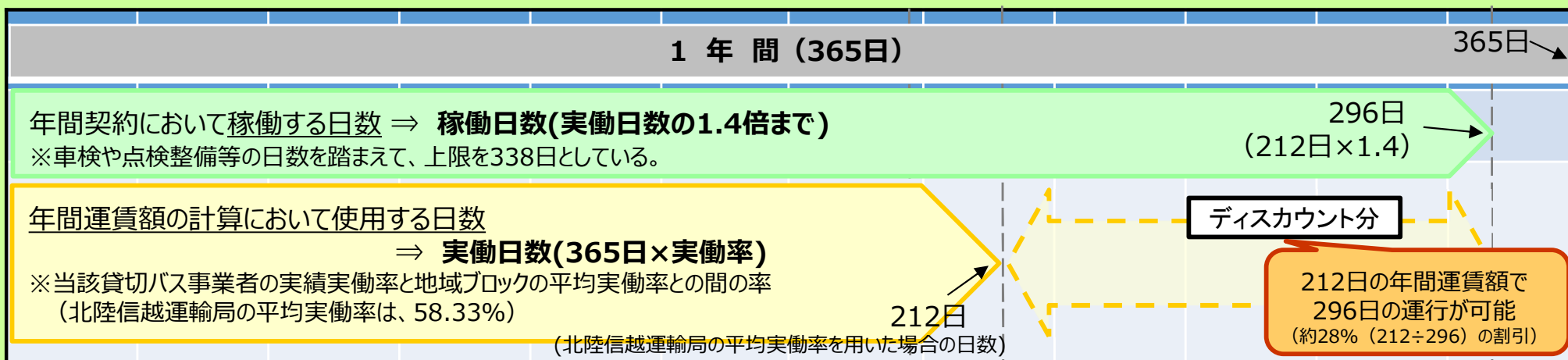
【計算方法】 年間運賃額 = 1日あたりの貸切運賃 × 実働日数 (365日^{*} × 実働率)

※スクールバス運送に限り、契約上の年間の運行日数 (170日~365日) を用いることができる。

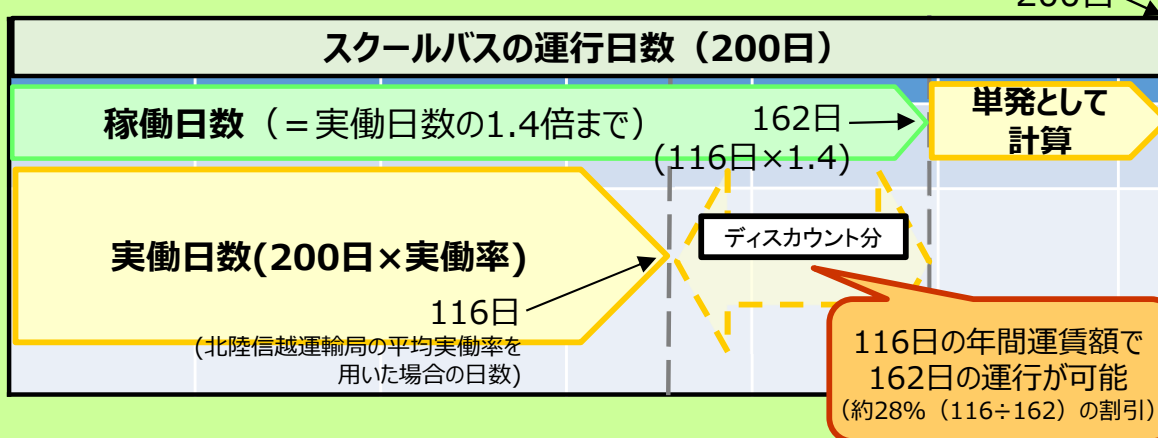
具体的な例

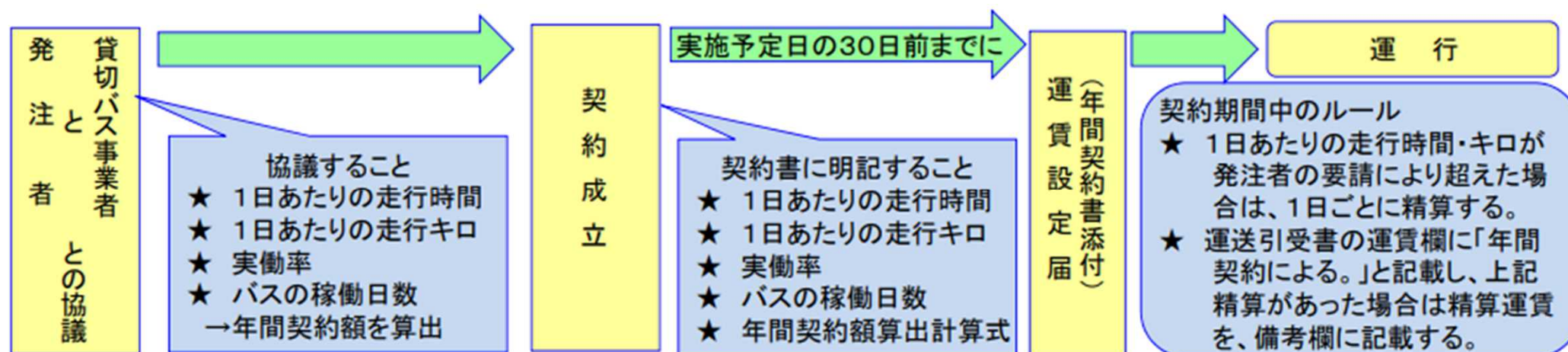
○スクールバス以外の運送

□ … 運賃として収受する範囲



○スクールバス運送 (年間の運行日数を200日とした場合)





【契約書における必要記載事項】

平成28年7月1日付け国自旅第80号通達「一般貸切旅客自動車運送事業と旅行業者等との間で締結する年間契約等に対する取り扱いについて」に基づき、以下に掲げる事項について契約書への記載が必要となります。

(1) 年間契約における運賃料金の算出の根拠

→年間運賃額の算出基礎となる計算式が記載されているか

(2) 年間契約における稼働日数

→年間契約において、実際に運行することとする稼働日数が記載されているか

(3) 年間契約の算出基礎を超える場合の取扱い

→年間契約の算出基礎となる走行時間 (X時間) 及び走行距離 (Y時間) を超えた場合の運行について、1日ごとに時間運賃、キロ運賃をもとに別途精算を行う旨が記載されているか

R5.8.25 一般貸切旅客自動車運送事業によりスクールバス運送を行う場合における運賃及び料金について

事務連絡
令和5年8月25日

各地方運輸局自動車交通部長 殿
沖縄総合事務局運輸部長 殿

自動車局旅客課長

一般貸切旅客自動車運送事業によりスクールバス運送を行う場合
における運賃及び料金について

学校教育法（昭和22年法律第26号）の規定に基づく学校などの児童生徒等の登下校時にスクールバス運送を一般貸切旅客自動車運送事業により行う場合の運賃及び料金については、下記のとおり取り扱うこととするので、関係事業者に対し周知徹底を図るよう取り計らわれたい。

なお、本取扱いについては、公益社団法人日本バス協会会長に対し、別添のとおり通知したので申し添える。

記

1. スクールバス運送の運賃について

スクールバス運送における運賃については、当該運送が登下校時に運送され、かつ、登下校時の間に帰庫するという運送形態であることを踏まえ、1日に行われる当該運送を1つの運送として以下の計算方法を適用することができるものとする。

(1) 時間制運賃

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、登校及び下校時の走行時間（登校時及び下校時の運送の出庫から帰庫までの拘束時間をいい、回送時間を含む。）を累計した時間とを合算した時間に1時間当たりの運賃額を乗じた額とする。

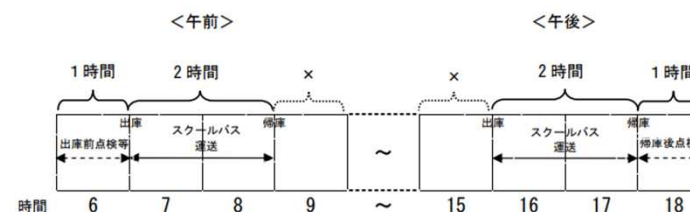
ただし、登校及び下校時の走行時間を累計した時間が3時間未満の場合は、走行時間を3時間とする。

(2) キロ制運賃

登校及び下校時の走行距離（登校時及び下校時の運送の出庫から帰庫までの

スクールバス運行に係る運賃（時間制運賃）の計算方法について

スクールバス運行に係る運賃（時間制運賃）については、以下のとおり計算することができる。



⇒ スクールバス運送における運賃については、当該運送が登下校時に運送され、かつ、登下校時の間に帰庫するという運送形態であることを踏まえ、午前・午後に行われる当該運送を1つの運送として計算することができる。

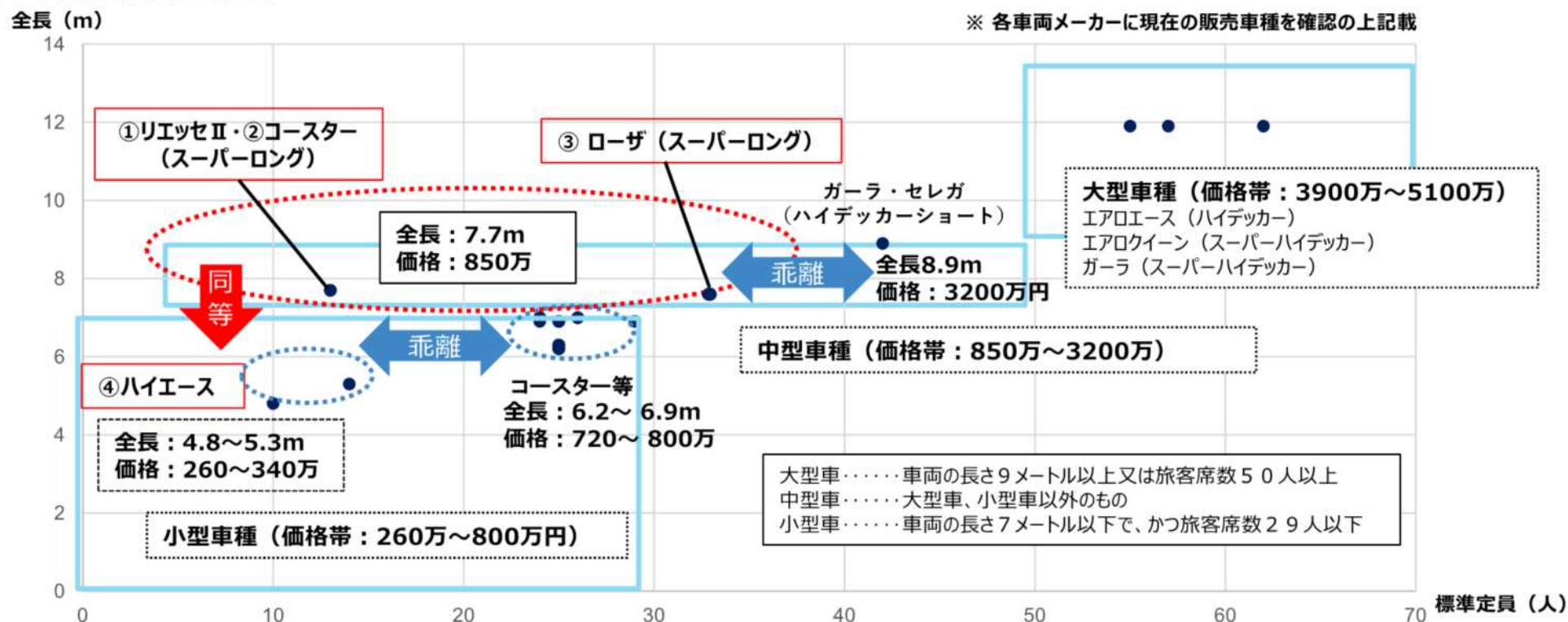
※「スクールバス運送」部分の走行時間が3時間未満の場合は、走行時間を3時間として計算する。

7. 新しい車種区分の追加

【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人以下)。
 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種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名以下の車両を、新たに「通勤用」区分として設定する)。

令和6年3月1日以降、大型車、中型車、小型車、コミューター車の4区分とする。

	新区分	旧区分
大型	車両の長さ9メートル以上又は旅客席数50人以上	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、 コミューター車 以外のもの	大型車、小型車以外のもの
小型	車両の長さ 6メートル以上8メートル以下 で、かつ旅客席数 33人以下	車両の長さ7メートル以下で、かつ旅客席数29人以下
コミューター	車両の長さ6メートル未満で、かつ旅客席数 14人以下	-

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				北陸信越				中部			
	旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)	
	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
小型(※2)	-	-	100	4,110	-	-	130	4,830	-	-	120	4,870	-	-	110	4,760	-	-	100	5,040
コミューター(※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			
	旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)		旧下限額		新下限額(※1)	
	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
小型(※2)	-	-	110	5,460	-	-	140	4,670	-	-	100	4,720	-	-	110	4,690	-	-	150	3,870
コミューター(※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」)

コミューター……車両長6m未満かつ旅客席数14人以下の車両