



国土交通省

東北運輸局プレスリリース

《発表記者会：東北電力記者会、宮城県政記者会》

平成26年3月26日

国土交通省 東北運輸局

貸切バス事業者の運賃・料金制度が変わります

平成24年4月に発生した関越自動車道の高速ツアーバス事故の発生により浮き彫りとなった、運賃・料金制度も含めたビジネス環境の問題点を早急に改善を図るべきであることが改めて示されました。

このため、平成25年4月「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定し、一般貸切旅客自動車運送事業のビジネス環境の適正化・改善を図るため、利用者にわかりやすく、安全コストが運賃・料金に反映される新たな制度に平成26年4月から移行することとしました。

(新たな変更命令の審査を必要としない運賃・料金の額の範囲)

			上 限 額	下 限 額
運	キロ制運賃 (1km当たり)	大 型 車	200 円	140 円
		中 型 車	170 円	120 円
		小 型 車	140 円	100 円
賃	時間制運賃 (1時間当たり)	大 型 車	7,460 円	5,160 円
		中 型 車	6,290 円	4,360 円
		小 型 車	5,410 円	3,740 円
料	交替運転者配置料金	キロ制料金(1km当たり)	20 円	10 円
		時間制料金(1h当たり)	2,610 円	1,810 円
金	深夜早朝運行料金		時間制運賃及び交替運転者配置料金(時間制料金)の2割増以内	
	特殊車両割増料金		運賃の5割増以内	



東北運輸局マスコット

とうほくろっ犬

【問い合わせ先】

東北運輸局自動車交通部旅客第一課

中屋敷・宮嶋

TEL:022-791-7529

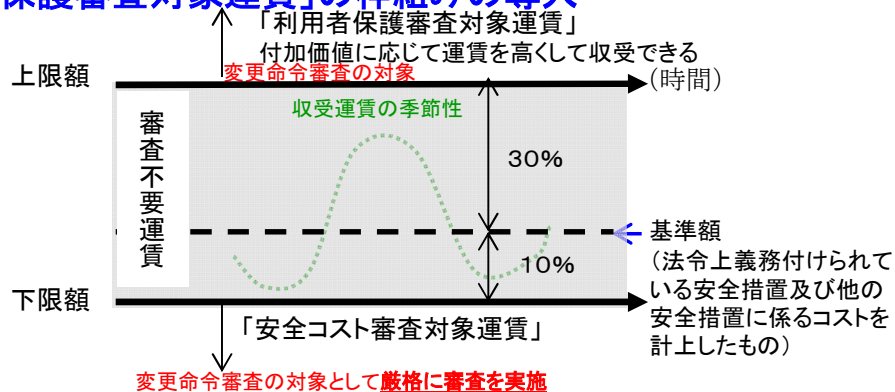
FAX:022-299-0940

24年度WG

平成24年7月に学識経験者、貸切バス事業者、労組、旅行者等の関係者で構成される「貸切バス運賃・料金制度WG(座長:加藤博和 名古屋大学大学院准教授)」を設置し、合理的で実効性のある貸切バスの運賃・料金制度の構築に向けて検討を進め、以下のとおりとりまとめた。

とりまとめ内容

1. 「審査不要運賃」と「安全コスト審査対象運賃」・「利用者保護審査対象運賃」の枠組みの導入



2. 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

現行の「時間制運賃」、「キロ制運賃」、「時間・キロ選択制運賃」、「行先別運賃」から、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た合理的でわかりやすい制度である、「時間・キロ併用制運賃」に移行・一本化

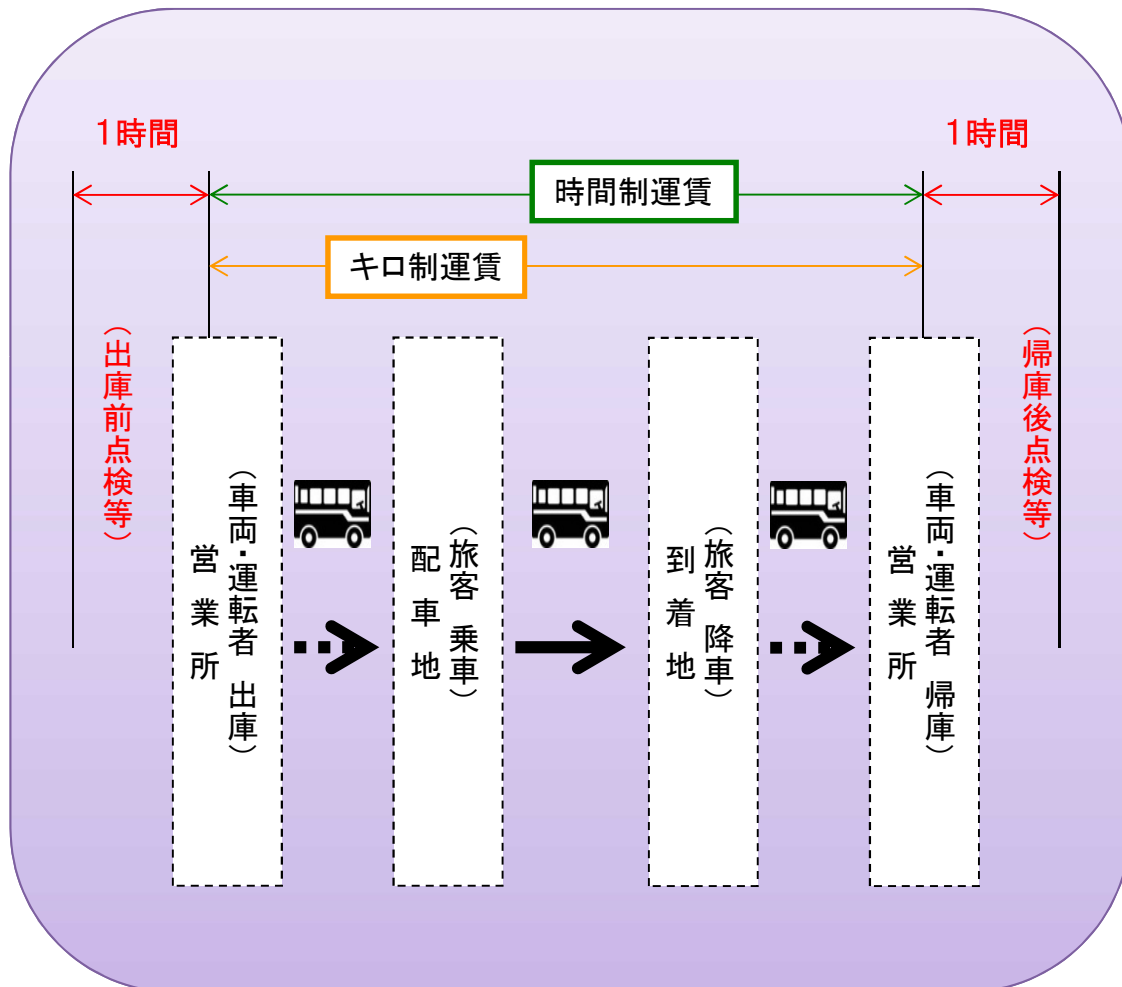
※料金制度は一部を運賃に包含し、残りを簡素化し、基本的に自由に設定することができることとする。

平成25年度中に速やかに新制度へ移行することとし、逐次、準備や進捗の状況等を検証

25年度WGのとりまとめ内容

1. 貸切バス事業者の要素別原価の集計結果の検証
貸切バス事業者の中から選定した標準能率事業者(155社)の要素別原価の集計結果を検証し、人件費、車両償却費を見直した上で、下限割れ運賃を審査する際にチェックする安全コストを算出した。
2. 「時間・キロ併用制運賃方式」の基準原価の算出
1. に基づき算定した原価をもとに、運賃ブロックごとの適正なキロあたり原価、時間あたり原価を算出した。
(各運輸局において公示運賃として公示する。)
3. 運賃ブロックの妥当性の検証
運輸局単位としている現行運賃ブロックについて、大都市(東京、愛知、大阪、福岡)の分離の要否について検証した結果、ブロック内の他府県と大都市のキロあたり原価、時間あたり原価の乖離が小さいことから、現行ブロックを維持することとした。
4. 運送申込者による安全阻害行為等が疑われる場合の対応
 - ① 貸切バス事業者が届出運賃違反で行政処分を受け、旅行者の関与が疑われる場合、観光庁に通報して、旅行業法に基づく措置を求める。
 - ② 自治体の入札に基づき、貸切バス事業者が下限割れ運賃で落札・運行したことにより届出運賃違反で行政処分を受けた場合、当該自治体の長に対し、地方自治法に基づき入札制度の改善を求める技術的助言を行う。
 - ③ 道路運送法の改正の機会を捉えて、「荷主勧告制度」に準じた制度の導入を検討する。
5. 円滑な移行のための環境整備
新たな運賃・料金制度に対する発注者・利用者全般の理解を促すため、「貸切バス選定・利用ガイドライン」を改訂し、関係業界、全国の自治体・教育委員会等に配布する。
6. 新制度への移行について
 - ① 新運賃の実施は平成26年4月1日とする。また、現行運賃は道路運送法第9条第6項に基づく審査対象運賃と位置付ける。
 - ② 新運賃を適用する届出書に記載される実施予定日までに、契約した運賃については、旧運賃を適用することの経過措置を設ける。
 - ③ 運賃・料金事前届出違反に対する行政処分を強化する。

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、新制度においても設定できることとする。

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・キロあたりの最高額及び最低額を運賃ブロック毎に公示することとする。
(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件費相当額を公示。)

深夜早朝運行料金



新たな運賃制度における時間運賃は時間帯による差異を設けていないことから、新制度においては時間運賃の割増分を料金として設定できることとする。

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こととする。
※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、引き続き実費での精算とする。
- 運送引受書に料金や実費の内容を記載する欄を追加することとする。